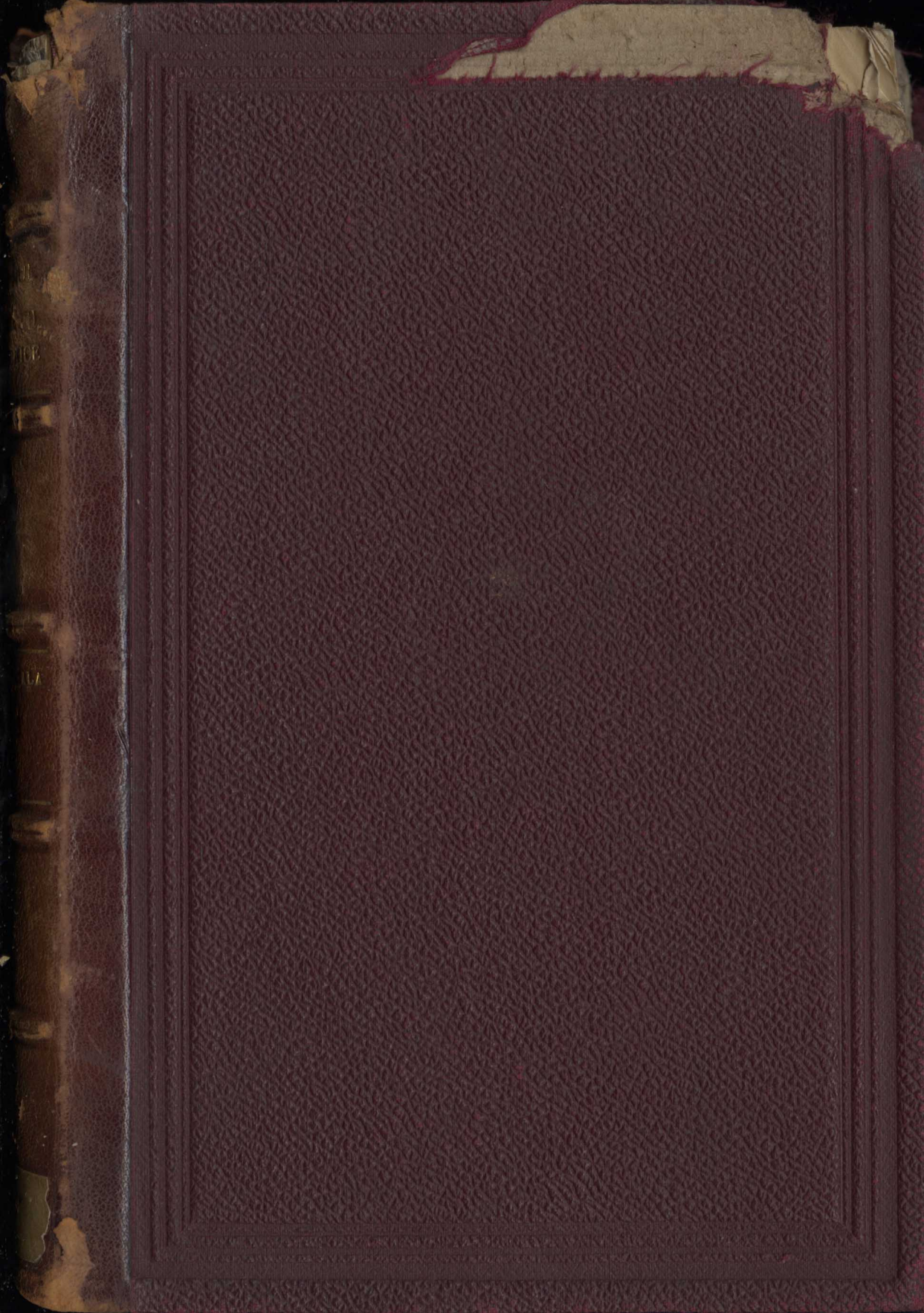




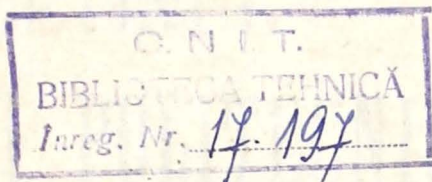
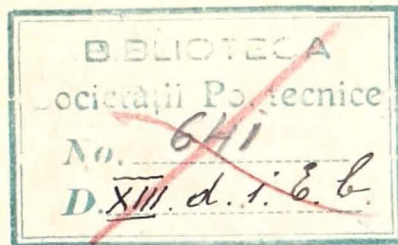
SOCIETATEA
POLITEHNICĂ DIN ROMÂNIA
BIBLIOTECA

Nr. 3114

Locul 178



26 ,



BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ :

(LEGI, DECRETE, DECISIUNI, CIRCULĂRI ALE MINISTERULUI LUCRĂRILOR PUBLICE)

C : 2.11.2
Cl : 06.05.00



BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ :

(LEGI, DECRETE, DECISIUNI, CIRCULĂRI ALE MINISTERULUI LUCRĂRILOR PUBLICE)

APARE O DATĂ PE LUNĂ

Pentru tot ceea ce privește Redacția Buletinului, a se adresa
d-lui Inginer-Şef V. Cristescu, strada Fântânei 48,
sau strada Episcopiei 2, Bucureşti.

Abonamentul pe un an 30 lei. — Preţul unui număr 2,50 lei.

BUCUREȘTI

TIPOGRAFIA MODERNĂ „GRIGORE LUIS“, STRADA ACADEMIEI 14

1906

LEGI

Lege

privitoare la deschiderea pe seama administrațiunei căilor ferate române, de credite suplimentare în sumă totală de lei 847.274, bani 70, necesare asupra alocațiunilor budgetare pe exercițiul 1904—1905.

(Promulgată prin decretul regal No. 5405 din 29 Decembrie 1905).

Art. I. — Se deschide pe seama administrațiunei căilor ferate române creditele suplimentare în sumă totală de lei 847.274, bani 70, necesare asupra alocațiunilor budgetare pe exercițiul 1904—1905, specificate în tabloul aci anexat (coloana 5).

Art. II. — Aceste credite se vor acoperi din economiile de lei 1.201.004, bani 64, realizate de la alte articole, specificate în acelaș tablou (coloana 6), rămânând ca economie reală restul de lei 353.729, bani 94.

TABLOU

De cheltuelile făcute de administrațiunea căilor ferate române, în comparațiune cu alocațiunile bugetului pe exercițiul 1904—1905.

Capitol	Articol	NATURA CHELTUELILOR Specificate pe articole	Credit acordat prin decretul regal No. 374 din 31 Ianuarie 1904	Totalul creditelor suplimentare și extraordinare deschise dela cap. VI, art. 2 ^a , exploatarea căilor ferate	Totalul creditelor pe articole	Cheltuelile pe articole	Diferințele realizate	
							Intreceri	Economii
		1) Pentru exploatarea căilor ferate						
1	1	Apuntamentele personalului definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care face parte la Casa generală de pensuni	8.423.924	—	8.423.924	8.423.924	—	—
	1b.	Apuntamentele personalului definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care nu face parte la Casa generală de pensuni	6.020.193	—	6.020.193	6.013.304 ⁸⁴	—	6.888 ¹⁶
2	2	Salariile personalului auxiliar, lucrătorilor permanenți și auxiliari	823.867	88.000	911.867	923.451 ⁶²	11.584 ⁶²	—
	3	Indemnizații de chirie	650.000	—	650.000	672.059 ¹²	22.059 ¹²	—
	4	Deplasări	433.348	3.000	436.348	439.120 ³⁰	2.772 ³⁰	—
	5	Prime de parcurs și de economii de material, ore suplimentare, despăgubiri pentru nopți	1.000.000	65.000	1.065.000	1.048.544 ⁰⁵	—	16.455 ⁹⁵
3	6	Întreținerea, reînnoirea și completarea obiectelor de inventar	569.660	—	569.660	567.510 ⁷³	—	2.149 ²⁷
	7	Procurare de materiale pentru exploatarea căilor ferate	5.600.000	—	5.600.000	6.060.852 ⁹⁷	460.852 ⁹⁷	—
4	8	Salariile lucrătorilor de întreținere	2.300.000	—	2.300.000	2.291.841 ¹⁷	—	8.155 ⁸³
	9	Lucrări de întreținere, construcțiuni și material	4.491.785	—	4.491.785	4.127.725 ⁷⁷	—	364.059 ²³

10	Repararea stricăciunilor provenite din accidente și ridicarea zăpezii.	250 000	—	—	250 000	—	310 793 88	60.793 88	—	—
5 11	Salariul lucrătorilor în ateliere .	2 000.000	60 000	—	2.060.000	—	2.062.008 21	2.008 21	—	—
12	Procurare de materiale .	1.700.000	—	—	1.700.000	—	1.621 492 43	—	78 507 57	—
6 13	Gratificații .	2 000	—	—	2 000	—	1.530	—	470	—
14	Cotizațiuni la asociațiuni de căi ferate, cheltueli pentru comisii și întruniri	28 000	—	—	28 000	—	22.912 9	—	5.087 05	—
15	Despăgubiri pentru mărfuri pierdute, stricate .	60.000	—	—	60 000	—	42.158 99	—	17.841 01	—
16	Chirii de localuri și locuri de depozite	120.000	—	—	120.000	—	115.026 30	—	4.973 70	—
17	Medicamente, cutii de ajutor	2.000	—	—	2.000	—	1.935 53	—	94 47	—
18	Spese de publicațiuni, de judecată, timbre, citații, plată de experți, prime de asigurări, fond pentru procese pierdute, transacțiuni, spese de relațiuni cu băncile, cheltueli generale, etc. . .	114 600	88.471 11	—	203.071 11	—	318.239 11	115.168	—	—
19	Ajutoare, bine-faceri pentru personalul căilor ferate . . .	5 000	100	—	5.100	—	5 098 48	—	1 52	—
20	Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare pentru exploatarea căilor ferate, docurilor și navigațiunei maritime	*) 450.000	—	—	102 169 77	—	102 169 77	—	—	—
7 21	Diurnele profesorilor și elevilor .	23.575	—	—	23.575	—	23.455	—	120	—
22	Material pentru școală	1 000	—	—	1.000	—	150	—	850	—
	Totalul cheltuelilor pentru exploatarea căilor ferate	35.068.952	304.571 11	—	35 025.692 88	—	35.195.278 22	675 239 10	505.653 76	—

*) Din suma totală de lei 450.000 de la cap. 20, s'an deschis credite suplimentare :

1) Pentru exploatarea căilor ferate — — — lei 304.571 11

2) » navigațiunea maritimă — — — » 43.259 12

lei 347.830 23

Și credite extraordinare — — — » 102.169 77

Total — — — lei 450.000 —

(Urmează tabloul de pe pag. 8).

Capitol	Articol	NATURA CHELTUELILOR Specificate pe articole	Credit acordat prin decretul regal No. 374 din 31 Ianuarie 1904	Totalul creditelor pe articole	Cheltuelile pe articole	Diferințele realizate	
						Intreceri	Economii
		2) Pentru uzina de creozotat traverse					
1	1	Apuntamentele personalului defi- nitiv și provizoriu numit în func- țiuni permanente, care face parte la Casa generală de pensuni	7.968 —	7.968 —	7.968 —	—	—
	1b.	Apuntamentele personalului defi- nitiv și provizoriu numit în func- țiuni permanente, care nu face parte la Casa generală de pen- suni	4.740 —	4.740 —	1 800 —	—	2 940 —
2	2	Salariile personalului auxiliar al uzinei	15 600	15.600 —	14.666 15	—	933 85
	3	Indemnizații de chirii	1.000 —	1 000 —	1.000 —	—	—
	4	Deplasări	2.000 —	2.000 —	1.954 30	—	45 70
3	5	Întreținerea, reînnoirea și complec- tarea obiectelor de inventar .	10.300 —	10 300 —	5 194 64	—	5.105 36
	6	Procurare de materiale .	669.512	669.512 —	166.898 —	—	502 614 —
	7	Întreținerea, reînnoirea și complec- tarea construcțiilor și insta- lațiilor	2.500 —	2.500 —	776 41	—	1 723 59
4	8	Salariile lucrătorilor pentru ex- ploatarea uzinei	54.950 —	54.950 —	42.785 26	—	12.164 74
5	9	Medicamente, cutii de ajutor . .	100	100 —	—	—	100 —
		Totalul che'tuelilor pentru uzina de creozotat traverse	768.670 —	768.670 —	243.042 76	—	525.627 24

3) Pentru exploatarea dokurilor

1	1	Apuntamentele personalului definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care face parte la Casa generală de pensuni	253.656	—	—	253.656	—	—	—	—
	1b.	Apuntamentele personalului definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care nu face parte la Casa generală de pensuni	12.252	—	—	12.252	9.981	65	—	2.270 35
2	2	Salarii'e personalului auxiliar	138.000	—	—	138.000	118.317	65	—	19.682 35
3	3	Indemnizații de chirii.	10.900	—	—	10.900	10.900	—	—	—
	4	Deplasări	5.000	—	—	5.000	2.244	30	—	2.755 70
3	5	Întreținerea, reînnoirea și completarea obiectelor de inventar	87.100	—	—	87.100	63.532	92	—	23.567 08
	6	Procurare de materiale	111.071	—	—	111.071	133.818	66	22.747 66	—
4	7	Salariile lucrătorilor de întreținerea bazinurilor și dokurilor	64.975	—	—	64.975	61.844	25	—	3.090 75
	8	Procurare de materiale pentru întreținerea curentă a șoselelor, cheurilor și pereurilor	21.220	—	—	21.220	12.070	98	—	9.149 02
	9	Întreținerea, reînnoirea și completarea construcțiilor și a căilor	22.800	—	—	22.800	8.625	62	—	14.174 38
10	10	Întreținerea, reînnoirea și completarea materialului plutitor.	26.080	—	—	26.080	19.454	07	—	6.625 93
	11	Construcțiunii noi și completarea instalațiilor	18.700	—	—	18.700	26.473	73	7.773 73	—
5	12	Despăgubiri pentru mărfuri pierdute, stricate și alte despăgubiri, plată de prime.	30.000	—	—	30.000	17.379	30	—	12.620 70
	13	Medicamente, cutii de ajutor	200	—	—	200	—	—	—	200
	14	Spese de publicațiuni, de judecată, timbre, prime de asigurare contra incendiului, fond pentru procese pierdute, spese de relații cu băncile, cheltuieli generale, etc.	5.500	—	—	5.500	2.768	43	—	2.731 57
15	15	Asigurări de mărfuri, clădiri și material plutitor	22.500	—	—	22.500	11.619	90	—	10.880 10

(Urmează tabloul de pe pag. 10).

Capitol	Articol	NATURA CHELTUELILOR Specificate pe articole	Credit acordat prin decretul regal No. 374 din 31 Ianuarie 1904	Totalul creditelor pe articole	Cheltueli pe articole	Diferințele realizate	
						Intreceri	Economii
	16	Ajutoare și bine-faceri pentru personalul dokurilor	500 —	500 —	100 —	—	400 —
	17	Manutențiunea mărfurilor și cerealelor	140.000 —	140.000 —	141.076 37	1 076 37	—
		Totalul cheltuelilor pentru exploatarea dokurilor.	970.454 —	970 454 —	8 3.903 83	31.597 76	108.147 93
		4) Pentru navigațiunea maritimă					
1	1	Apuntamentele personalului definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care face parte la Casa generală de pensuni	334.476 —	334.476 —	334.476 —		
	1b.	Apuntamentele personalului definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care nu face parte la Casa generală de pensuni	117.540 —	2.497 90	120.037 90	116.889 45	3.148 45
2	2	Salariile personalului provizoriu, lucrătorilor permanenți și provizorii	49.824 —	3.131 20	52 955 20	49.373 64	3.581 56
	3	Indemnizații de chirii	15.336 —	—	15 336 —	15.336 —	—
	4	Hrana echipagelor, deplasări, etc.	170.740 —	12.556 05	183 296 05	172.452 97	10.843 08
3	5	Întreținerea, reînnoirea și complexarea obiectelor de inventar .	32.000 —	—	32.000 —	41.404 26	9.404 26
	6	Procurare de materiale	749.158	23.009 05	772.767 05	807 073 98	34 306 93
4	7	Întreținerea clădirilor și instalațiunilor	2.000 —	—	2.000 —	1.276 49	723 51

5	8	Intreținerea și completarea materialului plutitor (material și manoperă)	186.500	—	1.464 92	187.964 92	219.146 65	31.181 73		
6	9	Despăgubiri pentru mărfuri perdute, stricate	5.000	—	—	5.000 —	1.910 13	—	—	3.080 87
10		Medicamente, cutii de ajutor	3.000	—	—	3.000 —	2.816 09	—	—	183 91
11		Spese de publicațiuni, de judecată, timbre, de asigurare contra incendiului, fond pentru procese perdute, spese de relațiuni cu băncile, gratificațiuni, cheltueli generale, etc.	105.000	—	—	105 000 —	147.436 94	42.436 94		
12		Spese de porturi, precum: taxe de far, salvare, sanitare, porturi, poduri, cheiagiu, amaragiu, ancoragiu, drepturi și diferite formalități vamale, Comisiunea Europeană a Dunărei, pilotagiu, remorcagiu și bărci, etc.	219.000	—	—	219.000	242 107 98	23.107 98		
13		Spese de manipulație, încărcări, descărcări, arimagiu, control, limburi și reparațiuni.	217.000	—	—	217.000 —	177.545 98	—	—	39.454 02
14		Constituirea fondului de asigurare pentru vapoare	404.550	—	—	404.550	404 550 —			
15		Uniforme pentru timonieri, matoți, fociaști, cărbunari și candidați	2 000	—	—	2.000	1.648 69	—	—	351 31
16		Chirii de localuri.	13.000	—	—	13 000 —	12.800 —	—	—	200 —
		Totalul cheltuelilor pentru navigațiunea maritimă	2.626.124	—	43 259 12	2 669.383 12	2.748.245 25	140 437 84		61 575 71
		RECAPITULAȚIUNEA CHELTUELILOR								
		1) Pentru exploatarea căi'or ferate	35.068 952	—	304.571 11	35.025.692 88	35.195.278 22	675 239 10		505.653 76
		2) „ uzina de creozotat traverse	768.670	—	—	768.670 —	243.042 76	—	—	525 627 24
		3) Pentru exploatarea dokurilor	970.454	—	—	970.454 —	893 903 83	31.597 76		108.147 93
		4) „ navigațiunea maritimă	2.626.124	—	43.259 12	2 669.383 12	2.748.245 25	140.437 84		61.575 71
		Totalul general	39.434.200	—	347 830 23	39.434.200 —	39.080.470 06	847.274 70		1.201.004 64
								363.729,94		

Jurnale ale Consiliului de Miniștri

Jurnal No. 1514

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Decembre 1905, luând în deliberare referatul d-lui Ministru al lucrărilor publice sub No. 20033 privitor la sporirea parcului de vagoane cazane și a rezervoriilor de păcură necesară serviciului maritim.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 71 și 85 din legea comptabilității publice.

Decide :

Autoriză să se construiască 20 vagoane cazane de o capacitate de 15 tone înzestrate cu frâna Westinghouse după tipul normal al Căilor Ferate Române și un rezervoriu pentru păcură la Constanța de 1000 metri cubi capacitate, în tablă de fer, în marginile sumei totale de lei 132.000 care se va plăti din fondul general de aprovizionare de materiale, până ce va fi disponibilă această sumă la fondul de rezervă, de unde se va face în mod definitiv cheltuiala în chestiune.

(s) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, M. Vlădescu, General Lahovari, G. Mano, A. A. Bădărău, Tache Ionescu, Lahovari.*

Jurnal No. 1515

Consiliul Miniștrilor în ședința de astăzi 14 Decembre 1905, luând în deliberare referatul d-lui Ministru al lucrărilor publice sub No. 19.692, privitor la instalarea unei pompe electrice mai puternică în puțul dela nouile ateliere din București.

Având în vedere motivele din sus citatul referat.

Decide :

Aprobă suma de lei 5.944 pentru plata diferenței de preț, relativ la instalarea unei pompe mai puternice la atelierele noi din

București, în locul celei prevăzute pentru aceste ateliere și încuviințează ca suma de lei 5.944 (cinci mii nouă sute patruzeci și patru), să se plătească din creditul de lei 9 851.500 acordat ministerului lucrărilor publice prin legea de la 6 Aprilie 1904, pentru întrebuințarea excedentului disponibil ales la închiderea exercițiului 1902—1903 și anume din suma parțială de lei 600.000 prevăzută la art. 1, lit. b, alin. 3 al acestei legi, pentru construirea și sporirea de remize de mașini, alimentări de apă pentru locomotive, reînnoire și sporire de instalațiuni de ateliere.

(ss) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, General Lahovari, M. Vlădescu, G. Mano, A. A. Bădărău, Lahovari, Tache Ionescu.*

Jurnal No. 1516

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Decembre 1905, luând în deliberare referatul d-lui ministru al lucrărilor publice sub No. 19.754 privitor la centralizarea liniilor de circulațiune ale gării Ploești, precum și ale gării de triagiu;

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 71 și 85 din legea comptabilităței publice;

Decide :

Autoriză pe de o parte să se încheie contract prin bună învoială cu fabrica Henning din Bruchsal pentru facerea instalațiunilor mecanice și electrice necesare la centralizarea acelor și semnalelor din gara Ploești și la gara de triagiu, în limitele sumei de lei 238.733,60 ; iar pe de altă parte să se execute 'în regie celelalte lucrări de montare, transport, cabine etc. în sumă de lei 119.683 (una sută nouăsprezece mii șase sute optzeci și trei).

Suma totală de lei 358.416,60 (trei sute cinci-zeci și opt mii patru sute șasesprezece lei și șasezeci bani) se va plăti din fondul general de aprovizionare de materiale până ce se va avea disponibilă această sumă din fondul de rezervă al Căilor Ferate Române, de unde se va face în mod definitiv cheltuiala în cestiune.

(ss) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, G. Mano, Lahovari, M. Vlădescu, A. A. Bădărău, Tache Ionescu, General Lahovari.*

Jurnal No. 1517

Consiliul de Miniștri în ședința sa de astăzi 14 Decembrie 1905, luând în deliberare referatul d-lui Ministru al lucrărilor publice cu No. 19.691.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 71 și 85 din legea comptabilității publice.

Decide :

Autoriză construirea pe cale de regie în stația Ciulnița a unei noi instalații de alimentare cu apă, compusă din un puț, pompă, motor, căldare, țevărie și o clădire pentru adăpostirea căldărei și a mașinei cu aburi, în limitele sumei totale de lei 52.000 (cincizeci și două mii), care se vor plăti din creditul de lei 7.700.000, acordat Ministerului lucrărilor publice, prin legea de la 9 Aprilie 1905 pentru întrebuintarea excedentului disponibil al exercițiului 1903—1904 și anume din suma parțială de lei 125.000, prevăzută la art. 1, lit. c, alin. 2 al acestei legi, pentru alimentări de apă pentru locomotive și depozite de mașini

(ss) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, General Lahovari, M. Vlădescu, A. A. Bădărău, G. Mano, Take Ionescu și I. Lahovari.*

Jurnal No. 1518

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Decembrie 1905 luând în deliberare referatul d-lui Ministru al lucrărilor publice sub No. 19.852 relativ la rezultatul licitațiunei ținută la direcțiunea generală a C. F. R., în ziua de 5 Decembrie st. n. a. c., pentru aprovizionarea de traverse de stejar necesare exploatărei.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 81 din legea comptabilității publice ;

Decide :

Aprobă următoarele oferte :

1). A d-lui I. Hristescu pentru 2.700 traverse de predat în stațiunea Merișani din care : 200 traverse de categoria I cu lei 4,75 bucata și 2500 traverse de categoria II cu lei 3,30 bucata, sau în total lei 9.200.

2). A d-lui R. N. Ghiță pentru 8000 traverse de predat în

stațiunea Ploești din care: 2000 traverse de categoria I cu lei 4,80 bucata, și 6000 traverse de categoria II cu lei 3,40 bucata, sau în total lei 30.000.

3). A d-lui N. N. Ghiță pentru 8600 traverse din care: 2600 traverse de categoria I de predat: 2000 traverse în stațiunea Periș și 600 în stația Ghergani cu lei 4,80 bucata, și 6000 traverse de categoria II de predat: 5000 în stația Periș și 1000 în stațiunea Ghergani cu lei 3,40 bucata, sau în total lei 32.880.

4). A d-lui Simon Herman pentru 1500 traverse de categoria II de predat în stațiunea Botoșani cu lei 3,40 bucata, sau în total lei 5.100.

5). A d-lui M. Haimovici pentru 5000 traverse de categoria II de predat în stațiunea Dorohoi cu lei 3,40 bucata, sau în total lei 17.000.

6) A d-lui N. G. Păcurariu pentru 5000 traverse de predat în stațiunea Onești din care: 1000 traverse de categoria I cu lei 4,85 bucata și 4000 traverse de categoria II cu lei 3,35 bucata, sau în total lei 18.250.

7). A d-lui S. Nacht pentru 6000 traverse de categoria II de predat: 3000 traverse în stațiunea Romula și 3000 traverse în stațiunea Pufești cu lei 3,40 bucata, sau în total lei 20.400.

b). Pentru traverse de cale normală secundară.

1). A d-lui I. Hristescu pentru 1000 de traverse de predat în stațiunea Merișani cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 1.400.

2). A d-lui R. N. Ghiță pentru 2000 traverse de predat în stațiunea Ploești cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 2.800.

3). A d-lui N. N. Ghiță pentru 2000 traverse de predat în stațiunea Periș cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 2.800.

4). A d-lor Gropper & Lebovici pentru 1800 traverse de predat în stațiunea Buhuși cu lei 1,15 bucata, sau în total lei 2070;

Și autoriză să se încheie cuvenitele contracte cu sus ziși furnizori pentru aprovizionarea cantității de 43.600 traverse de stejar, în limita sumei totale de lei 141.900 (una suta patru-zeci și una mii nouă sute) care se vor plăti din fondul general de aprovizionare de materiale.

(ss) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, G. Mano, Lahovari, M. Vlădescu, A. A. Bădărău, Tache Ionescu, General Lahovari.*

PERSONAL

Mișcări în corpul tehnic

Prin decretul regal No. 5086 din 7 Decembre 1905, primindu-se demisiunea d-lui conductor cl. I Gavril N. Stanciu, pe ziua de 8 Noembre 1905, din serviciul tehnic județean, este trecut în cadrul detașat al corpului tehnic, conform art. 46 și 60 din legea de organizare a acestui corp, pe ziua mai sus arătată, când a fost numit în serviciul tehnic al comunei București.

— Prin decretul regal cu No. 5111 din 7 Decembre 1905, d-l inginer ordinar clasa I Constantin Tzăpârdea, actualmente aflat ca inginer-arhitect în serviciul epitropiei bisericeii „Madona-Dudu“ din Craiova, este considerat ca făcând parte din cadrul detașat al corpului tehnic, conform art. 46 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal No. 5144 din 9 Decembre 1905, primindu-se demisiunea d-lui conductor cl. III Ernest Gessner, pe ziua de 2 Decembre 1905, din serviciul tehnic județean, este trecut în cadrul detașat al corpului tehnic, conform art. 46 și 60 din legea de organizare a acestui corp, pe ziua mai sus arătată, când a fost numit în serviciul tehnic al comunei Caracal.

— Prin decretul regal No. 5145 din 9 Decembre 1905, d-l inginer-ordinar clasa I George C. Tzăpârdea, actualmente aflat în disponibilitate, este rechemat în cadrul de activitate (cadrul detașat) al corpului tehnic, conform art. 46 din legea de organizare a acestui corp, pe ziua de 1 Decembre 1905, când a fost numit în postul de inginer-arhitect al comunei Turnu-Severin.

— Prin decretul regal No. 5331 din 21 Decembre 1905, primindu-se demisiunea d-lui inginer-stagiar Vasile C. Chiru, din serviciul administrațiunei căilor ferate, pe ziua de 7/20 Noemvrie 1905, este trecut în cadrul detașat al corpului tehnic, conform art. 46 din legea de organizare a acestui corp, pe ziua de 14 Noemvrie a. c., când a fost numit în serviciul tehnic al comunei București.

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

In serviciul de poduri și șosele

(Serviciul județean)

Prin decretul regal No. 5086 din 7 Decembre 1905, s'a primit demisiunea d-lui conductor cl. I Gavril N. Stanciu, pe ziua de 8 Noembre 1905, din postul de conductor ce ocupa în serviciul tehnic județean.

— Prin decretul regal No. 5144 din 9 Decembre 1905, s'a primit demisiunea d-lui conductor cl. III Ernest Gessner, pe ziua de 2 Decembre 1905, din postul de conductor ce ocupa în serviciul tehnic județean.

— Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 19830 din 10 Decembre 1905, s'a revocat pedeapsa disciplinară ce fusese aplicată d-lui inginer-ordinar clasa II Nicolae Furcă, șeful serviciului tehnic al județului Ialomița, prin suspendarea sa din serviciu pe timp de o lună.

— Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 20054 din 15 Decembre 1905, d-l conductor clasa I Papiliu Carp, din serviciul tehnic al județului Tecuciu, este suspendat din funcțiune pe timp de 15 zile, cu începere dela 15 Decembre 1905, fără drept la salariu sau alte indemnități pe timpul suspendărei, ca măsură disciplinară, conform art. 24, alin. c, și art. 29 din legea de organizare a corpului tehnic, pentru neglijență în serviciu.

— Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 20055 din 15 Decembre 1905, s'a revocat pedeapsa disciplinară ce fusese aplicată d-lui conductor cl. III Dimitrie Gabrielescu, din serviciul tehnic al județului Tecuciu, prin suspendarea sa din serviciu pe timp de o lună, aplicându-se numitului conductor pedeapsa muștrărei, prevăzută de art. 24, alin. 6, din legea de organizare a corpului tehnic.

In serviciul hydraulic

— Prin decretul regal No. 5.284 din 19 Decembre 1905, d-l Constantin Christescu este destituit, pe ziua de 10 Decembre 1905 din postul de casier ce ocupa la serviciul de navigațiune fluvială, pentru lipsă de bani constatată in casa serviciului. D-l Basile V. Belloiu este numit pe ziua de 10 Decembre 1905, în postul de casier la sus zisul serviciu, în locul d-lui Christescu, destituit.

In administrațiunea căilor ferate

— Prin decretul regal cu No. 5.087 din 7 Decembre 1905, s'a primit demisiunea d-lui Viișoreanu Alexandru I, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, din postul ce ocupa ca șef de gară clasa II.

— Prin decretul regal cu No. 5215 din 15 Decembre 1905, d-nii Gălășescu Ion G. și Butoescu Mihail P., actuali impiegați definitiv clasa IV în administrațiunea căilor ferate, sunt înaintați pe ziua de 1 Ianuarie stil nou 1906, cel dintâiu în postul de verificator clasa I, și cel de al doilea în postul de impieगत definitiv clasa III.

— Prin decretul regal cu No. 5283 din 19 Decembre 1905, d-l Mărculescu Gheorghe, actual impieगत definitiv clasa I în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat pe ziua de 1 Ianuarie stil nou 1906, în postul de controlor clasa I.

— Prin decretul regal No. 5331 de 21 Decembre 1905, s'a primit demisiunea d-lui inginer stagiar Vasile C. Chiru pe ziua de 7 (20) Noembre 1905, din postul de inginer asistent ce ocupa în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 19953 din 13 Decembre 1905, d. Blum Laurențiu, actual mecanic clasa II este licențiat din serviciu pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1906, fiind-că a devenit impropriu serviciului din cauza de boală de care este atins.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de serviciu

— Prin decretul regal No. 5079 din 5 Decembre 1905 s'a aprobat a se face în budgetul extraordinar al drumurilor județului Vâlcea, pe exercițiul 1905—1906, următorul virement de fonduri:

Lei 4.000 se ia de la cap. I, art. 2 „Pentru lucrări de artă pe șoseaua Malaia-Voineasa“, care lasă economie, și se adaogă la același capitol, art. I „Pentru construirea și reconstruirea de poduri de lemn, piatră și cărămidă“.

— Prin decretul regal No. 5143 din 9 Decembre 1905, s'a aprobat oferta prezentată la prefectura județului Prahova, de d-l arhitect D. Maimarolu pentru executarea zidăriilor podului de cale ferată de peste râul Teleajen la punctul Hanu-Roșu, necesar liniei ferate de interes local Ploești—Văleni-de-Munte, în valoare, după devis de lei 62.000 și s'a autorizat prefectura județului Prahova ca să încheie cu acest domn întreprinzător cuvenitul contract, în marginile sumei totale de lei 57.660, la care se reduce costul lucrărilor în urma scăzământului de lei 7% oferit de d-sa.

— Prin decretul regal No. 5273 din 17 Decembre 1903, s'a aprobat oferta prezentată de d. Vasile Garbis pentru executarea aprovizionării unei cantități de 2538 m. c. pietriș necesar șoselei Caracal-Leu-Craiova, în valoare, după devis, de lei 24.996, bani 10, și se autoriză prefectura județului Romanați ca să încheie cu d-sa cuvenitul contract, în marginile sumei totale de lei 2.3683 bani 80 la care se reduce costul lucrărilor în urma scăzământului de lei 5.25 la sută din prețul devisului oferit de d-sa la licitație.

CAILE FERATE

Regulament pentru serviciul posturilor de telegrafie fără fir

(Aprobat cu decretul regal No. 5246 din 17 Decembrie 1905)

Dispozițiuni generale

CAP. I

Art. 1. Intrarea în posturile de telegrafie fără fir este interzisă pentru ori-ce persoană străină serviciului. Telegramele se vor prezenta la ghișeul posturilor.

Art. 2. Toate telegramele, cărțile și planurile posturilor sunt absolut confidențiale și sunt de proprietate profesională.

Art. 3. Telegrafiștii sunt supuși regulamentului de serviciu la bord. Ei contează între ofițerii bordului, au toate drepturile de locuință și hrană ca și ofițerii și vor avea uniformele lor.

Art. 4. Telegrafistul va primi cu forme în regulă toate aparatele postului la care e destinat și e răspunzător de existența și buna lor funcționare.

Art. 5. Telegrafiștii nu pot părăsi postul în orele de serviciu; iar când sunt liberi nu pot părăsi bordul fără autorizația comandantului.

Art. 6. Telegrafistul postului Constanța e supus direct ordinelor inspectorului de vapoare, căruia se va adresa pentru orice chestiuni de serviciu.

Art. 7. Nici o schimbare nu se poate face în personalul posturilor de telegrafie fără fir, fără autorizațiunea direcțiunei S. M. R. cerută prin inspectorul vapoarelor.

Art. 8. Comandantul dispune ca un marinar să fie atașat la postul de telegrafie fără fir, pentru curățenia localului și întreținerea în bună stare a antenelor.

Art. 9. Mecanicul-șef îngrijește a se da curentul electric necesar în tot timpul serviciului postului. El îngrijește și de buna întreținere a dinamului transformator, în care scop, destină un ungător care să se ocupe cu ungerea și întreținerea acestui aparat.

Serviciul în posturile de telegrafie fără fir

CAP. II

Art. 10. În timpul serviciului, impiegatul telegrafist va chema la fie-care oră postul Constanța pentru verificarea bunei funcționări a aparatelor și va nota pe registrul de observații rezultatul.

Art. 11. Serviciul în posturile de telegrafie începe de îndată ce vaporul se găsește în raza de comunicație cu postul Constanța (500 kilometri) și se termină la sosirea vaporului în port.

Art. 12. Orice conversație particulară prin radiograme între persoane străine postului, sau pentru persoane străine serviciului maritim, e absolut interzisă.

Telegramele de serviciu nu vor fi transmise decât dacă vor fi scrise pe blanchetele respective și vor purta semnătura comandantului și Nr. de ordine. Ele se vor înregistra în deosebit registru.

Art. 13. Telegrammele particulare vor fi scrise pe blanchetele respective, vor purta adresa expeditorului și se vor înregistra în registrul anume.

Art. 14. Pentru a chema un post se va da semnalul de apel stabilit și afișat, apoi numele postului. După o așteptare de 2 minute, dacă nu se va răspunde, se va repeta din nou chemarea.

Art. 15. Postul chemat e dator să răspundă prin *semnalul stabilit și afișat*. În acest scop receptorul va fi menținut totdeauna în circuit cu antenele și verificat dacă e gata de funcționare. Postul Constanța va avea totdeauna acumulatorii încărcăți.

Art. 16. După semnalul *începeți*, postul transmițător începe comunicația, indicând sfârșitul prin *semnalul convenit și afișat*.

Dacă postul receptor nu înțelege, trebuie să ceară *repetarea*, arătând și cauzele neînțelegerii, cum : manipularea prea repede sau prea încetă, scânteie insuficientă. etc.

Art. 17. Dacă postul cerut e în comunicație cu altul va da semnalul *așteptați*, în loc de *începeți*. La caz de îndoială asupra

identității postului, care cere sau transmite neînțeleș, va cere numele telegrafistului.

Art. 18. Fie-care telegramă se va transmite complet cu numele și adresa expeditorului. Nu vor fi acceptate și transmise decât telegramele scrise cu caractere latine și vor fi redactate în limbajul clar sau convenit, conform art. 4 din regulamentul pentru stabilirea raporturilor dintre direcția poștelor și serviciul maritim.

Art. 19. Taxarea telegramelor se va face conform art. 5 din regulamentul citat la art. 18 de mai sus.

Art. 20. Vor fi scutite de ori-ce taxe telegramele prevăzute la art. 5 al regulamentului citat la art. 18 de mai sus. Aceste telegrame vor avea prioritatea de transmisie.

Art. 21. La taxarea telegramelor particulare se vor avea în vedere următoarele: Alterațiile de cuvinte nu sunt admise; fie-care cuvânt de mai mult de 15 litere, va fi taxat cu două cuvinte, afară de numele proprii.

Ori-ce literă, cifră sau semn izolat, va fi taxat ca un cuvânt.

La telegramele transmise prin coduri în litere, 10 litere sunt taxate ca un cuvânt, iar prin coduri în cifre, 5 cifre ca un cuvânt. Tot asemenea și telegramele cu coduri mixte.

Art. 22. Dacă telegrama nu se poate transmite, se vor restitui taxele, făcându-se mențiune în registrul de observații. Dar alterațiunile și întârzierile nu dau dreptul la nici o restituire, conform art. 9 din regulamentul prevăzut la art. 18 de mai sus.

Art. 23. Taxele încasate la fiecare cursă se vor vărsa de către telegrafist cu manifest suplimentar manipulantului vaporului. Taxele încasate la Constanța-Tunel se vor vărsa cu manifest suplimentar la casierul inspectoratului la finele fiecărei zile.

Dispozițiuni finale

CAP. III

Art. 24. După sosirea vaporului la Constanța, impiegatul telegrafist va înainta inspectoratului raportul de încasări, funcționare model Nr.

Art. 25. Telegramele primite la Constanța-Tunel se vor transmite imediat la Constanța centrală prin telefon sau firul special instalat pentru serviciul de telegrafie fără fir.

Art. 26. Telegramele primite la Constanța-Tunel dela Constanța, dacă nu se pot transmite, se va da avis gratuit de netransmitere, conform art. 8 din regulamentul citat la art. 18 de mai sus.

Art. 27. Telegrafiștii vor depune jurământul prevăzut de art. 12 din regulamentul citat la art. 18 de mai sus, și se vor conforma întocmai întru totul legilor și regulamentelor în vigoare, în ceea ce privește serviciul lor.

PUBLI CAȚIUNI

Se aduce la cunoștința generală că la pagina 16 a tarifului local, partea I, pentru transportul mărfurilor la capitolul „Pește“, se va înscrie stațiunea Zimnicea printre stațiunile dela care expedițiunile de pește proaspăt, sărat sau afumat (afară de sardele, lacherdă, țări și hamsii și afară de scrumbii sărate, afumate sau marinate), se taxează după cl. III-a.

Această dispozițiune intră imediat în vigoare.

Ad. No. 58.538/17.094 C².

1905, Decembrie 20 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că pentru cereale, leguminoase oleoginoase, făină și orez, ce se vor expedia cu C. F. R. dela Brăila (oraș) și Galați (oraș), în traficul maritim combinat (cu vapoarele S. M. R.) via Constanța, cu mică iuteală și în vagoane complet încărcate, se vor percepe următoarele taxe de transport:

- a) *Pentru Constantinopole 110 bani de 100 kilogr ;*
- b) *Pentru Smirna, Mitileni și Pireu 130 bani de 100 kilogr.*

Aceste dispozițiuni intră imediat în vigoare.

No. 15.261/19.744 C/2.

1905, Decembrie 20 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, stațiunea Budapesta Ferenczváros se introduce în tariful excepțional No. 10 (piei) al tarifului austro-ungar-român.

În traficul cu această stațiune se vor aplica taxele prescrise pentru stațiunea Budapesta dunaparti teher p. u.

Această dispozițiune intră imediat în vigoare și se va aplica până la revocare cel mai târziu însă până la 1 Februarie 1906.

Ad. No. 71.938/19.105 C².

1905, Decembrie 21 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că transporturile de salpetru, de chilifosfat brut, superfostat, sulfat de amoniac și sgura lui Thomas măcinată, ce se vor expedia de la Brăila transit la Brașov și de la Galați transit la Brașov, în cantități de cel puțin 10.000 kgr. de scrisoare de trăsură și de vagon, se vor taxa după cum urmează:

De la Brăila transit la Brașov 89.2 centime de 100 kgr. și de la Galați transit Brașov 98.8 centime de 100 kgr., avându-se în vedere dispozițiunile generale tarifare și regulamentare în vigoare pentru traficurile directe.

Pentru distanța de la Brăila port (doc) la Brăila se vor percepe 250 bani de vagon ordinar (de 10.000 kgr.).

Pentru distanța de la Galați doc la Galați se vor percepe 250 bani de vagon ordinar (de 10.000 kgr.).

Aceste taxe intră în vigoare la 1 Ianuarie 1906 și se vor aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie 1907.

No. 69.049/18.712 C. 2.

1905, Decembre 27 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, la 1 Ianuarie 1906, intră în vigoare ordinul de serviciu No. 10 la tariful român-nordgerman partea II-a, fasciculul 1 și 2 și la prescripțiunile de instradare.

Acest ordin de serviciu conține:

Introducerea haltei Câmpinița în diferite tarife pentru cantități de 10.000 kilograme.

Introducerea mai multor stațiuni germane în tariful excepțional No. 3 D (:fer brut:).

Modificarea nomenclaturei seriei B. a. tarifului excepțional No. 4 (:mașini:).

Complectarea indicatorului kilometric.

Modificarea nomenclaturei tarifului excepțional No. 6 B. β (:fasole pentru exportul pe Mare:).

Admiterea punerii în saci a tăraței în Kattowitz

Rectificări.

Complectarea prescripțiunilor de instradare.

Ad. No. 71.420/19.003 C².

1905, Decembre 27 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că valabilitatea taxelor și dispozițiilor pentru expediarea lemnelor de la Lotru și Cornet și Viena, Orderberg, Fiume și Pozsony, indicate în publicațiunea No. 71.792|39.552 M, inserată în *Monitorul Oficial* al României No. 248 din 5/18 Februarie 1905, se prelungește până la revocare, cel mai târziu însă până la 31 Decembre 1906.

Ad. No. 76.781|22.691 C. 2.

1905 Decembre 28 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că valabilitatea taxelor pentru lemne, expediate de la Covasna la Brăila port și doc, Galați doc și Constanța port, indicate în publicațiunea No. 78.189|42.090 M, inserată în *Monitorul Oficial* al României No. 244 din 1/14 Februarie 1905, se prelungește până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie 1907.

Ad. No. 76.782|22.692 C. 2

1905, Decembre 27 st. n.

INFORMAȚIUNI FINANCIARE, STATISTICE ȘI ALTELE

PORTURI

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu pe luna Noembrie 1905.

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu în acele 26 potruri unde aceste taxe se percep actualmente, reprezintă suma de lei 418.313, bani 20.

În această sumă de lei 418.313 bani 20, taxele de o jumătate la sută figurează pentru 373.712 lei 30 bani, acele de cheiagiu pentru 44.552 lei 80 bani și diferențele privitoare la taxațiuni greșite din lunile precedente au dat restul de lei 48 bani 10.

Din suma de lei 373.712 bani 30, produsă de taxa de o jumătate la sută, lei 87.776 bani 35 au fost propuși la importățiune și lei 285.935 bani 95 la exportățiune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 198.159 bani 60.

Iar venitul total de lei 418.313 bani 20 se repartisează între cele 26 porturi după cum urmează :

1 Galați	lei 103.410,85
2 Brăila	» 100.136,85
3 Constanța	» 73.467,30
4 Turnu-Măgurele	» 23.012,65
5 Corabia	» 22.050,50
6 Giurgiu	» 21.922,85
7 Calafat	» 16.880,45
8 Călărăși	» 9.244,55
9 Zimnicea	» 8.921,65
10 Turnu-Severin	» 6.546,85
11 Cetatea	» 6.298,20

12 Oltenița »	5.385,80
13 Bechet »	5.097,90
14 Tulcea »	4.907,40
15 Silistra-Nouă »	3.662,25
16 Gura Ialomîța »	1.705,15
17 Cernavoda »	1.493,55
18 Hârșova »	1.258,35
19 Gruia »	1.110,15
20 Bistreț »	658,60
21 Sulina »	447,30
22 Măcin »	321,05
23 Chilia-Veche »	205,20
24 Mangalia »	137,85
25 Isaccea »	29,50
26 Vârciorova »	—,45

Față cu venitul din luna precedentă Octombrie 1905, care a fost de lei 480.638 bani 65, avem *un minus* de lei 72.325 bani 45. Iar în comparațiune cu luna Noiembrie din anul trecut 1904, când totalul încasărilor a fost de lei 194.940 bani 20, produsul lunii Noiembrie 1905 prezintă o diferență **în plus** de lei 223.373.

Acest plus la venit s'a produs în 23 porturi și numai celelalte 3 porturi, mai puțin importante, a rezultat un minus, după cum mai jos se specifică :

In plus :

1 Galați lei	48.805,50
2 Constanța »	40.866,65
3 Brăila »	38.528,75
4 Giurgiu »	17.294,95
5 Corabia »	16.398,50
6 Turnu-Măgurele »	15 348,50
7 Calafat »	14.071,05
8 Călărași »	7.960,05
9 Zimnicea »	5.878,20
10 Cetatea »	3.860,40
11 Bechet »	3.642,40
12 Tulcea »	3.570,—
13 Silistra-Nouă »	3.413,20

14	Turnu-Severin »	2.814,25
15	Gura-Ialomitei »	1.557,05
16	Hârşova »	1.167,95
17	Olteniţa »	1.075,20
18	Cernavoda »	854,20
19	Măcin »	321,05
20	Chilia-Veche. »	187,25
21	Bistreţ »	58,30
22	Sulina. »	42,35
23	Isscea. »	11,35

In minus :

1	Vârciorova lei	2,456,65
2	Gruia »	1.734,—
3	Mangalia »	163,45

CĂILE FERATE ROMÂNE

Situațiunea veniturilor provizorii pentru toate liniile căilor ferate române pe luna Noembrie 1905/906, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1904/905 și 1903/904

A N U L	L U N A	Lungimea li- nilor în kilo- metri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE								TOTALUL VENITURILOR			
			Călători		Bagaje		Mărfuri de înțeleasă							
							Mare		Mică					
			L i	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.		
1903/904	Noembrie	} 3. '78	1.730.757	—	46.792	—	140.056	—	4.008.912	—	5.926.547	—		
1904/905			1.557.988	—	45.822	—	115.448	—	2.615.465	—	4.334.723	—		
1905/906			1.974.250	—	55.768	—	215.217	—	4.535.221	—	6.780.456	—		
1903/904	Luna Noembrie din		+	243.493	—	+	8.976	—	+	526.279	—	+	853.909	—
1904/905	anul 1905/906 prezintă o diferență de :		+	416.262	—	+	9.946	—	+	1.919.756	—	+	2.445.733	—

RECAPITULAȚIUNEA

veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Noembrie

1903/904	Dela 1 Aprilie până la 30 Noembrie	3.178	13.703.281	—	461.176	—	1.138.050	—	27.596.332	—	42.898.839	—
1904/905			13.639.942	—	464.504	—	1.988.817	—	22.771.739	—	37.959.002	—
1905/906			15.328.126	—	512.339	—	1.499.934	—	29.804.957	—	47.145.356	—
Veniturile dela 1 Aprilie												
1903/904	până la 30 Noembrie		+1.624.845	—	+	51.163	—	+	361.884	—	+2.208.625	—
1904/905	1905/906 prezintă o diferență de :		+1.694.184	—	+	47.835	—	+	411.117	—	+7.033.218	—
											+9.186.354	—

T A B E L A V E N I T U R I L O R L U N A R E

L u n a	1903—904	1904—905	1905—906	L u n a	1903—904	1904—905	1905—906
	Lei	Lei	Lei		Lei	Lei	Lei
Aprilie . . .	4.235.456	4.266.697	4.329.529	August . . .	6.441.438	5.626.827	6.696.102
Mai	4.810.066	4.606.500	4.821.091	Septembrie . .	6.487.051	5.011.938	7.301.310
Iunie	4.157.294	4.273.851	4.748.819	Octombrie . .	5.980.325	5.164.577	6.484.900
Iulie	4.860.662	4.673.889	5.933.120	Noembrie . . .	5.926.547	4.334.723	6.780.456

Situațiunea veniturilor provizorii ale serviciului maritim român, pentru ambele linii pe luna Noembrie 1905—1906, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1903—1904 și 1904—1905.

Anul	Luna	Veniturile din traficul de						Total	
		Călători		Bagaje		Mărfuri			
		Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
1903—1904 . .	Noembrie	26.967	75	1.061	80	91.407	45	119.437	—
1904—1905 . . .		17.937	32	428	45	131.184	23	149.550	—
1905—1906 . . .		31.060	55	849	75	77.77	70	109.683	—
1903—1904 . .	Luna Noembrie din anul 1905—1906 prezintă o diferință de :	+	4.092	80	—	212	05	—	9.754
1904—1905 . . .		+	13.123	23	+	421	30	—	53.411

RECAPITULAȚIUNEA

Veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Noembrie,

1903—1904 . .	Dela 1 Aprilie până la 30 Noembrie	257.279	35	7.372	40	1.147.277	25	1.411.929	—
1904—1905 . .		219.344	50	4.906	64	778.400	86	1.002.652	—
1905—1906 . .		463.220	97	8.470	90	795.609	13	1.267.311	—
1903—1904 . .	Veniturile dela 1 Aprilie până la 30 Noembrie 1905—06 prezintă o diferență de :	+	205.951	62	+	1.098	50	—	144.618
1904—1905 . .		+	243.886	47	+	3.564	26	+	264.659

TABELA VENITURILOR LUNARE

Luna	1903—1904	1904—1905	1905—1906	Luna	1903—1904	1904—1905	1905—1906
	Lei	Lei	Lei		Lei	Lei	Lei
Aprilie . . .	144.649	85.435	170.253	August . .	171.476	159.591	141.545
Maiu	173.922	205.134	162.561	Septembrie . .	154.08	123.805	171.705
Iunie	101.953	80.923	127.382	Octombrie . .	392.479	114.015	223.308
Iulie	153.985	84.198	146.125	Noembrie . .	119.437	149.550	109.683

VENITURILE DOCURILOR

Situația încasărilor dela 1 până la 30 Noembrie 1905

Anul	L u n a	Brăila lei	Galați lei	Total	TABELA VENITURILOR LUNARE			
					L u n a	1903—4 lei	1904—5 lei	1905-- 6 lei
1903-4	Noembrie	104.629	112.944	217.573	Aprilie	134.278	111.809	84.819
1904-5		82.235	87.637	169.872	Maiu .	172.830	163.724	181.314
1905-6		107.797	173.560	281.357	Iunie .	178.859	179.825	142.247
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale dela 1 Aprilie până la finele lunii Noembrie 1905					Iulie . .	131.965	220.031	165.360
					August .	149.519	162.132	183.738
					Septembrie.	168.613	186.621	216.945
					Octombrie	160.564	130.847	219.836
					Noembrie .	217.573	169.872	281.357
1903-4	Dela 1 Aprilie până la 30 Noembrie	595.391	718.810	1.314.201				
1904-5		545.958	778.900	1.324.858				
1905-6		566.171	909.445	1.475.616				
1903-4	Venit. dela 1 Aprilie la 30 Noembrie prezintă o diferență în :	+	—	109.635	161.415			
		—	29.220	—	—			
1904-5		+	20.213	130.545	150.758			
		—	—	—				

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALA :

(LEGI, DECRETE, DECISIUNI, CIRCULĂRI ALE MINISTERULUI LUCRĂRILOR PUBLICE).

PARTEA OFICIALA

LEGI

LEGE

privitoare la trecerea serviciului de navigațiune maritimă sub
autoritatea și administrațiunea directă a Ministerului
lucrărilor publice.

(promulgată cu decretul regal No. 57 din 10 Ianuarie 1906)

Art. I. Serviciul de navigațiune maritimă, prevăzut prin legile
din 12 Decembre 1887 și 5 Mai 1896, se desparte de direcțiunea
căilor ferate române și se trece, cu începere de la 1 Aprilie 1906,
sub autoritatea și administrațiunea directă a ministerului lucrărilor
publice.

Art. II. Dispozițiunile legii de exploatare a căilor ferate ro-
mâne de la 6 Martie 1883, cu modificările introduse prin legile de
la 30 Martie 1899, de la 14 Martie 1900 (decretul regal No. 1.471)
și de la 16 Februarie 1904, rămân aplicabile serviciului maritim în
ce privește perceperea veniturilor, facerea cheltuelilor și justifica-
rea lor.

Art. III. Serviciul maritim român va urma și de acum înainte
să se folosească pe căile ferate române de toate scutirile și avanta-
jele de exploatare de care se bucură și până acum, în care se cuprind
atât avantajele tarifare și cele privitoare la transportul materialului
și combustibilului, cât și cele privitoare la personalul serviciului.

Art. IV. Terenurile, imobilele, obiectele de inventar și instalațiunile existente, aflate astăzi în stăpânirea serviciului maritim român, sau acele în construcție pentru acest serviciu, se consideră și rămân ca proprietate a serviciului maritim român.

Art. V. Pentru înlesnirea exploatării serviciului maritim român se constituie un fond de aprovizionare în valoare de 300.000 lei.

Această sumă se va lua odată pentru totdeauna din fondul de aprovizionare al căilor ferate.

Art. VI. Direcțiunea căilor ferate române va încasa veniturile și suporta cheltuelile serviciului maritim român și de la 1 Aprilie stil nou până la 1 Aprilie stil vechiu 1906.

Veniturile și cheltuelile ce se vor realiza de serviciul de navigație maritimă în perioada de la 18 Martie (1 Aprilie) până la 1/14 Aprilie 1906, se vor alipi la veniturile și cheltuelile acelui serviciu din budgetul administrațiunei căilor ferate pe anul 1905—1906.

Pentru acoperirea cheltuelilor serviciului de navigațiune maritimă pe zisa perioadă, se vor spori alocațiunile budgetare ale acelui serviciu din budgetul administrațiunei căilor ferate pe 1905—1906, adăogând la fiecare articol cifra corespunzătoare pentru 13 zile.

Art. VII. Un regulament de administrație publică va determina în amănuntele lui organizarea acestui serviciu.

Art. VIII. Toate dispozițiunile prevăzute de legi și regulamente contrarii legei de față sunt și rămân abrogate.

PERSONAL

Mișcări în corpul tehnic

Prin decretul regal No. 17 din 4 Ianuarie 1906, primindu-se demisiunea d-lui inginer-ordinar cl. III-a Mateescu Alexandru, pe ziua de 10 Noembre st. n., 1905, din administrațiunea căilor ferate, este trecut, pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

— Prin decretul regal No. 18 din 4 Ianuarie 1906, d-nii Orzescu Constantin și Nicolaescu Ion Balș, absolvenți cu diplomă ai Școalei naționale de Poduri și șosele, fiind numiți. pe ziua de 1/14 Ianuarie 1906, în administrațiunea căilor ferate, sunt admiși, pe aceeași zi, în cadrul de activitate al corpului tehnic cu gradul de *inginer-ordinar cl. III-a*, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal No. 19 din 4 Ianuarie 1906, d-l Constantin Mihalopolu, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, fiind numit pe ziua de 1 Ianuarie 1906, în serviciul pentru construcțiunea portului Constanța, este admis pe aceeași zi, în cadrul de activitate al corpului tehnic, cu gradul de *inginer-ordinar cl. III-a*, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal No. 20 din 4 Ianuarie 1906, d-nii Constantin Grigorescu și Stefan Atanasescu, absolvenți cu diplomă ai Școalei naționale de poduri și șosele, fiind numiți pe ziua de 1 Ianuarie 1906, în serviciul de poduri și șosele, sunt admiși pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic, cu gradul de *inginer-ordinar cl. III-a*, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a acestui corp.

Prin același decret, d. inginer-stagiar Nicolae Gr. Bălănescu, fiind numit în același serviciu, este rechemat tot pe ziua de 1 Ianuarie a. c., în cadrul de activitate al corpului tehnic.

— Prin decretul regal No. 21 din 4 Ianuarie 1906, d-l Ioan N. Năstăsescu, absolvent cu diplomă al secțiunei conductorilor de lângă Școala națională de poduri și șosele, fiind numit pe ziua de 1 Ianuarie, în serviciul tehnic județean, este admis pe aceeași zi în cadrele corpului tehnic, cu gradul de *Conducător cl. III-a*, conform art. 53 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal No. 26 din 4 Ianuarie 1906, primindu-se demisiunea d-lui inginer-ordinar cl. I Kobici Richard, pe ziua de 16 Ianuarie st. n., 1906, din serviciul administrațiunei căilor ferate, este trecut pe aceeași zi în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

— Prin decretul regal No. 318 din 28 Ianuarie 1906, s'a a-

cordat d-lui inginer-ordinar cl. I Cantemir Alexandru E., congediul nelimitat, prevăzut de art. 17 și 46 din legea de organizare a corpului tehnic, cu începere de la 1 Februarie st. n. 1906, când a demisionat din serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin decretul regal No. 320 din 28 Ianuarie 1906, d-l Dobrovici Efgraf St., absolvent cu diplomă al școalei politehnice din Zürich, fiind numit, pe ziua de 1 Februarie 1906, în serviciul administrațiunei căilor ferate, este admis, pe aceeași zi, în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al corpului tehnic, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal No. 323 din 28 Ianuarie 1906, primindu-se demisiunea d-lui inginer-ordinar cl. III Constantin Dumitrescu pe ziua de 9 Ianuarie 1906, din serviciul Direcțiunei de poduri și șosele, este trecut pe aceeași zi, în cadrul detașat al corpului tehnic conform art 46 din legea de organizare a acestui corp.

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

In serviciul de poduri și șosele

Prin decretul regal No. 20 din 4 Ianuarie 1906, d-nii Constantin Grigorescu și Ștefan Atanasescu, absolvenți cu diplomă ai Școalei naționale de poduri și șosele și d-l inginer-stagiar Nicolae Gr. Bălănescu, sunt numiți, pe ziua de 1 Ianuarie 1906, în posturile vacante de ingineri în sreviciul Direcțiunei de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 323 din 28 Ianuarie 1906, s'a primit demisiunea d-lui inginer-ordinar cl. III, Constantin Dumitrescu, pe ziua de 9 Ianuarie a. c, din serviciul circumscripțiunei VI de poduri și șosele.

(Serviciul județean)

— Prin decretul regal No. 21 din 4 Ianuarie 1906, d-l Ion N. Năstăsescu, absolvent cu diplomă al secțiunii inginerilor de pe lângă Școala națională de poduri și șosele este numit, pe ziua de 1 Ianuarie 1906, în postul de conductor în serviciul tehnic județean.

— Prin decretul regal cu No. 324 din 28 Ianuarie 1906, d-l Aurel Bujoreanu, este numit în postul de șef de birou la serviciul tehnic al județului Teleorman, post devenit vacant prin încetarea din viață a titularului Ion Zlătescu.

— Cu deciziunea ministerială No. 39 din 4 Ianuarie 1906 d. conductor clasa III-a Ioan N. Năstăsescu, este atașat pe pe ziua de 1 Ianuarie 1906, în postul de conductor la serviciul tehnic al județului Romanai, post devenit vacant prin demisiunea d-lui conductor clasa III-a Ernest Gessner.

— Cu deciziunea ministerială No. 1.119 din 25 Ianuarie 1906, d. conductor clasa I Papiliu Carp, din serviciul tehnic al județului Tecuci, și d. conductor clasa III George Radovici, din serviciul tehnic al județului Tutova, sunt transferați după a lor cerere, pe ziua de 1 Februarie 1906, unul în locul celui alt.

In serviciile hidraulice

— Prin decretul regal cu No. 19 din 4 Ianuarie 1906, d-l Constantin Mihalopolu, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 1 Ianuarie 1906, în postul de asistent în serviciul direcțiunei pentru construcțiunea portului Constanța.

In administrațiunea căilor ferate

— Prin decretul regal cu No. 17 din 4 Ianuarie 1906, s'a primit demisiunea D-lui inginer-ordinar clasa III Mateescu Alexandru, pe ziua de 10 Noembrie st. n. 1905, din postul de inginer-asistent ce ocupa în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 18 din 4 Ianuarie 1906, d-nii : Orzescu Constantin și Nicolaescu Ion Balș, absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, sunt numiți, pe ziua de 1/14 Ianuarie 1906, în posturile de ingineri-asistenți în serviciul administrațiunei căilor ferate.

D. inginer-ordinar clasa III Hâlmău Vasile, actualmente aflat în serviciul direcțiunei de poduri și șosele, este trecut, tot pe ziua de 1/14 Ianuarie 1906, în postul de inginer-asistent în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 23 din 4 Ianuarie 1906, d-l Dimitriu Hristodor, este reprimiț în serviciu pe ziua de 1/14 Ianuarie 1906, în postul de impiegat clasa IV, la serviciul lucrărilor noui din administrațiunea căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 24 din 4 Ianuarie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Georgescu Gheorghe, pe ziua de 10 Decembrie st. n. 1905, din postul de mecanic clasa IV ce ocupa în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 25 din 4 Ianuarie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Petronovici Sterian Hr., pe ziua de 1 Februarie st. n. 1906, din postul de controlor de subsistență la vapoarele serviciului de navigațiune maritimă din administrațiunea căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 26 din 4 Ianuarie 1906, s'a primit demisiunea D-lui inginer-ordinar clasa I Kobici Richard, pe ziua de 16 Ianuarie st. n. 1906, din postul de sub-inspector de tracțiune ce ocupa în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 27 din 4 Ianuarie 1906, d-l Cantacuzino Wladimir, actual impiegat definitiv clasa I în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Februarie st. n. 1906, fiindcă a devenit cu totul impropriu serviciului din cauza boalei de care este atins.

— Prin decretul regal cu No. 99 din 12 Ianuarie 1906, d-nii

Nicolescu Dumitru, actual mecanic clasa I, și Mălinici Gheorge M., actual mecanic clasa III în administrațiunea căilor ferate, sunt licențiați din serviciu, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, fiindcă au devenit improprii serviciului din cauza boalei de care sunt atinși.

— Prin decretul regal cu No. 100 din 12 Ianuarie 1906, d-l inginer-ordinar cl. II, Cantuniari Niculae G., actual inginer de tracțiune în serviciul administrațiunei căilor ferate, este numit pe ziua de 16 Ianuarie stil nou 1906, în postul de sub-inspector de tracțiune.

Prin decretul regal No. 317 din 28 Ianuarie 1906, d-l inginer-ordinar cl. III-a, Drăgănescu Ioan V., actual inginer-asistent, este numit, pe ziua da 1 Februarie stil nou 1906, în postul de inginer de tracțiune.

Prin decretul regal No. 318 din 18 Ianuarie 1906, s'a primit demisiunea d-lui inginer-ordinar cl. I Cantemir Alexandru E., pe ziua de 1 Februarie stil nou 1906, din postul de subinspector de tracțiune ce ocupa în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 319 din 28 Ianuarie 1906, d-l Pălăngeanu Constantin G., actual șef de gară principală și d. Teodorescu Alexandru, actual șef de magazie clasa I, în administrațiunea căilor ferate, sunt licențiați din serviciu, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, fiindcă au devenit cu totul improprii serviciului.

— Prin decretul regal cu No. 320 din 28 Ianuarie 1906, d-l Dobrovici Efgraf St., absolvent cu diplomă al școalei politecnice din Zürich, este numit, pe ziua de 1 Februarie stil nou 1906, în postul de inginer asistent la C. F. R.

— Prin deciziunea ministerială No. 263 din 10 Ianuarie 1906, d-l Hertz Adolf, actual mecanic clasa II-a, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, fiindcă a devenit impropriu serviciului din cauza boalei de care este atins și a vârstei sale înaintate.

— Prin deciziunea ministerială No. 962 din 20 Ianuarie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Friedlowsky Heinrich, pe ziua de 1 Aprilie

lie stil nou 1906, din postul de șef de gară clasa I, ce ocupă în administrațiunea căilor ferate.

— Prin deciziunea ministerială No. 1335 din 31 Ianuarie 1906, s'a aprobat înaintarea și numirea următorilor împiegați, pe ziua de 15 Februarie stil nou 1906, după cum urmează:

a) D-l Florian Grigore, actual controlor clasa I este înaintat în postul de șef de biurou special;

b) D-l Bösman Mihail, actual impiegat definitiv clasa I și d-l Carmasin Leopold, actual controlor clasa II-a, sunt înaintați în posturile de controlori clasa I.

c) D-l Agricola Iulius Ferdinand, actual controlor clasa I, este numit în postul de impiegat definitiv clasa I.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

Prin decretul regal No. 128 din 14 Ianuarie 1906, s'a aprobat oferta Direcțiunei serviciilor idraulice și s'a autorizat prefectura județului Prahova să încheie, prin bună învoială cu acea direcțiune, cuvenitul contract pentru executarea în șantierul de la Turnu-Severin a tablierului metalic al podului necesar la klm. 27 + 369, al căei ferate din inițiativă privată Ploești-Văleni-de-Munte, în marginile sumei totale de 115.580 lei, care se va plăti din budgetul special al liniei ferate Ploești-Văleni-de-Munte.

— Prin decretul regal No. 137 din 17 Ianuarie 1906, având în vedere art. 71 din legea consiliilor județene, precum și dispozițiile art. 6 din legea de la 27 Maiu 1905, privitoare la completarea legii pentru construirea și exploatarea căilor ferate din inițiativă privată de la 23 Martie 1900, s'a aprobat ca județul Ilfov, să perceapă un sfert de zecime asupra foncierei, patentei și licenței, al cărui venit să fie afectat pentru plata anuităților împrumutului ce se va face pentru construcția liniei ferate București-Oltenița.

— Prin decretul regal No. 149 din 17 Ianuarie 1906, s'a aprobat a se face în budgetul extraordinar al drumurilor județului Ilfov, pe exercițiul 1905—1906, următoarea modificare:

Lei

- 15.000 să se ia de la art. 2, „Pentru aprovizionare de pietriș, piatră spartă pentru șosele, după anexa A.", care lasă economie.
5.000 idem de la art. 3, „Ajutor comunelor rurale pentru întreținerea și repararea șoselelor comunale și vecinale, aprovizionarea cu pietriș și piatră spartă, etc.", idem.
20.000 total, care să se înscrie în același budget, sub un nou art. 4, cu următoarea redacțiune: „Fond pentru cumpărarea unui automobil“.

— Prin Decretul regal No. 224 din 21 Ianuarie 1906, s'a aprobat a se face în budgetul extraordinar al drumurilor județului Vaslui, pe exercițiul 1905—1906, următoarea modificare :

Lei 528,70, se ia din excedentul de lei 1.010, bani 80, ce lasă acest budget, și se adaugă la art. 1 al cheltuelilor „Pentru construire și reconstruire de poduri“.

Cu această modificare budgetul extraordinar va cuprinde :

La venituri lei	39.010 80
La cheltueli lei	38.528 70
Cu un excedent de lei	482 10

— Prin decretul regal No. 295 din 27 Ianuarie 1906, s'a aprobat oferta prezentată la prefectura județului Prahova de Casa Honschel et Sohn din Cassel, pentru furnizarea a trei locomotive necesare liniei ferate Ploești-Văleni de Munte și se autoriză numita prefectură ca să încheie cu sus zisa casă cuvenitul contract, cu prețul de lei aur 37.200 pentru fiecare locomotivă predată franco Predeal și cuprinzând aparatul de ars păcură, precum și frâna Westinghouse, sau în marginile sumei totale de lei aur 111.600 pentru cele trei locomotive.

Jurnal.

Consiliul de Miniștri în ședința de astăzi 17 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru de lucrări publice, cu No. 666, privitor la rezultatul licitațiunei ținută în ziua de 4 Ianuarie curent, pentru darea în întreprindere a aprovizionărei unei cantități de 22.000 m. c, pietriș de Argeș, necesar întreținerii șoseiilor naționale București-Giurgiu, București-Alexandria, București-Ploești și și București-Șanturi, pe porțiunile din apropierea capitalei.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 81 din legea contabilităței publice,

Decide :

Aprobă următoarele oferte :

- 1) a d-lui Leon F. Grașoski pentru 10.000 m. c., pietriș de Argeș, predat în stația Pitești încărcat în vagon cu prețul de lei 2.45 m. c.
- 2) a d-lor Gr. G. Stavăr și C. Maimarolu, însă numai pentru

12.000 m. c. pietriș de Argeș și pe temeiul prețului de lei 3.33 m. c. predat în stația Pitești, cu facultatea pentru antreprenori de a preda pietrișul și pe linia curentă Pitești-Curtea de Argeș, scăzându-se însă de fiecare kilometru ce va fi dincolo de stația Pitești câte lei 0,033 de fiecare metru cub și kilometru ; și autoriză a se încheia convenitele contracte cu acești antreprenori în marginile sumei totale de 64.460 lei, la care se urcă costul acestei furnituri în urma prețurilor unitare rezultate la licitație.

Suma de lei 64.460 se va plăti din creditul de lei 33.000.000 acordat ministerului de lucrări publice, prin legea promulgată cu Înaltul Decret Regal No. 120 din 14 Ianuarie 1906.

(ss) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, A. A. Bădărău, General Lahovari, Take Ionescu, G. Mano, M. Vlădescu și I. N. Lahovari.*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința de astăzi 14 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui Ministru al lucrărilor publice, cu No. 242, privitor la cererea făcută de d. Prefect al județului Ilfov, lucrând în numele și cu autorizațiunea consiliului județean, de a se acorda numitului județ, concesiunea căiei ferate cu cale normală și de căraușie publică București-Oltenița cu toate sarcinile și avantajele prevăzute în legile căilor ferate din inițiativă privată de la 23 Martie 1900 și 27 Mai 1905.

Având în vedere dispozițiunile legilor mai sus menționate ;

Având în vedere motivele din sus citatul referat ;

Decide :

Autoriză pe Domnul Ministru al Lucrărilor Publice :

1) Să acorde județului Ilfov pe baza legilor căilor ferate din inițiativă privată de la 23 Martie 1900 și 27 Mai 1905, concesiunea liniei ferate cu cale normală și de căraușie publică București-Oltenița, cu obligațiune pentru stat, de a da o subvențiune anuală județului de 1.500 de lei de kilometru pe timp de 30 ani, de la punerea ei în exploatare și pentru județ, de a executa această linie prin serviciile Ministerului lucrărilor publice, după proiectele întocmite, înzestrând-o cu toate dependințele și materialul rulant prevăzut în deviz, iar după terminarea ei de a o da spre exploatare Direc-

țiunei generale a C. F. R., în schimbul chiriei prevăzută de art. 4 al legii de la 27 Mai 1905.

2) Să solicite Inalta aprobare Regală, pentru declararea de utilitate publică și a urgenții, de va fi nevoie, pentru exproprierea terenurilor necesare liniei și dependențelor ei.

3) Să prezinte Corpurilor legiuitoare, după ce mai întâi va obține Inalta aprobare Regală, alăturatul proiect de lege, prin care județul Ilfov, să fie autorizat să contracteze un împrumut de 8.250.000 lei la casa creditului județean și comunal sau într'altă parte, dacă s'ar găsi mai avantajos, împrumut care să fie exclusiv destinat la întâmpinarea cheltuelilor ce se vor face cu construcțiunea acestei linii.

(ss) *G. Gr. Cartacuzino, Ion C. Grădișteanu, M. Vlădescu, G. Mano, I. N. Lahovari, A. A. Bădărău, Take Ionescu și General Lahovari.*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul Domnului Ministru al lucrărilor publice cu No. 343, privitor la aprovizionarea de lignit necesar exploatării căilor ferate române.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 71 și 85 din legea contabilității publice.

Decide :

Autoriză să se încheie următoarele contracte pentru aprovizionare de lignit :

a) cu Societatea minieră română, pentru o cantitate de 100000 tone lignit, de predat în termen de cinci ani, câte 20000 tone anual, în condițiunile vechiului contract, franco pe vagon în gara Doicești, cu începere de la data contractului și cu prețul de lei 8 tona, sau în total lei 800.000.

b) cu Administrația minelor unite de cărbuni Asău-Comănești, pentru o cantitate de 7000 tone lignit, de predat în termen de un an, franco pe vagon în stațiunile Asău sau Comănești, în condițiunile vechiului contract și cu același preț de lei 14 tona, sau în total lei 98.000.

c) cu d-l C. Georgescu din Târgoviște, pentru o cantitate de 4.000 tone lignit de predat în termen de un an, franco pe vagon

în stația Doicești în condițiunile generale, prevăzute în caetul de sarcini pentru lignit și cu prețul de lei 8 tona, sau în total lei 32.000.

Suma totală de lei 930.000 (nouă sute trei zeci mii) pentru întreaga furnitură de lignit arătată mai sus, se va plăti din fondul general de aprovizionare de materiale.

(ss) *G. Gr. Cantacuzen, Ion G. Grădișteanu, General Mano, A. A. Bădărău, M. Vlădescu, General I. Lahovari, I. N. Lahovari și Take Ionescu.*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru secretar de stat la departamentul Lucrărilor Publice cu No. 520 relativ la rezultatul licitațiunei ținută la direcțiunea generală a C. F. R., în ziua de 10 Ianuarie stil nou a. c., pentru aprovizionarea unei cantități de 3000 tone șine de oțel, tip 40;

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 81 din legea comptabilităței publice,

Decide :

Autoriză să se încheie contract cu Casa „Société Réunie des Forges de Rimamurany et de Salgo-Tarján“ din Budapesta, pentru aprovizionarea cantității de 3.000 tone șine de oțel, tip 40, de pre-dat franco pe vagon la Vârciorova, în termenele fixate prin publicațiunea licitațiunei și cu prețul de lei 159,50 tona, sau în total lei 478.500 (patru sute șapte zeci și opt mii cinci sute), care se vor plăti din fondul general de aprovizionare de materiale.

(ss) *G. Gr. Cantacuzen, Ion C. Grădișteanu, General Mano, General Lahovari, A. Bădărău, M. Vlădescu, I. N. Lahovary și Take Ionescu.*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru al lucrărilor publice sub No. 346 relativ la rezultatul licitațiunei ținută la direcțiunea generală a C. F. R. în ziua de 14 Decembrie stil nou 1905, pentru aprovizionarea de lemne de foc necesare exploatărei;

Având în vedere motivele din sus citatul referat precum și dispozițiile art. 81 din legea comptabilității publice;

Decide :

Aprobă următoarele oferte:

1) a d-lui I. C. Schileru pentru 10.000 m. c. de predat: 6.000 în stațiunea Cărbunești și 4.000 în stațiunea Bărbătești cu lei 4 m. c., sau în total lei 40.000.

2) a d-lui I. Popescu pentru 2.500 m. c. de predat în stațiunea Râmnicu-Vâlcea cu lei 3,98 m. c., sau în total lei 9.950.

3) a d-lui N. Hociota pentru 5.000 m. c. de predat în stațiunea Govora cu lei 3,95 m. c., sau în total lei 19.750.

4) a d-lui I. Rosazza pentru 9.000 m. c. de predat în stațiunea Curtea de Argeș cu lei 3,44 m. c., sau în total lei 30.960.

5) a d-lui P. Poșoiu pentru 15.000 m. c. de predat în stația Curtea de Argeș cu lei 3,50 m. c., sau în total lei 52.500.

6) a d-lui E. Costinescu pentru 10.000 m. c. de predat în stația Sinaia pe linia de garagiu a fabricii furnizorului cu lei 5 m. c., sau în total lei 50.000.

7) a d-lui H. Dulmet pentru 10.000 m. c. de predat în stațiunea Comarnic cu lei 4,80 m. c., sau în total lei 48.000.

8) a d-lui Nine Thaler pentru 20.000 m. c. de predat în stațiunea Faraoane cu lei 3,95 m. c., sau în total lei 79.000.

9) a d-lui N. D. Ghika pentru 16.000 m. c. de predat: 2.000 în stațiunea Comănești și 14.000 m. c. în stațiunea Goioasa, cu lei 3.80 m. c., sau în total lei 60.800.

10) a d-lor Rosenberg & Kendler pentru 5.000 m. c. de predat în stațiunea Moinești cu lei 3,90 m. c., sau în total lei 19.500.

11) a d-lui Ad. Lak pentru 4.000 m. c. de predat în stațiunea Târgu-Ocna, cu lei 3,80 m. c., sau în total lei 15.200.

12) a d-lui N. G. Păcuraru pentru 5.000 m. c. de predat în stația Onești cu lei 3,90 m. c., sau în total lei 19.500.

13) a Societății „Creditul Rural“ pentru 30.000 m. c. de predat în stația Căiuți pe linia de garagiu a d-lui general Catargiu cu lei 4,05 m. c., sau în total lei 121.500.

14) a d-lor Leibovici, Dermer & Gropper pentru 6.000 m. c. de predat în stația Bâlca cu lei 3,98 m. c., sau în total lei 23.800.

15) a d-lui Abram Fischer pentru 4.000 m. c. de predat în stația Urechești cu lei 4,05 m. c., sau în total lei 16.200.

16) a d-lui Lazăr Michel pentru 10.000 m. c. de predat în stația Buhuși cu lei 4,15 m. c., sau în total lei 41.500.

17) a d-lui M. Leibu pentru 10.000 m. c. de predat în stația Buhuși cu lei 3,95 m. c., sau în total lei 39.500.

18) a d-lui Anton Doiciu pentru 2.000 m. c. de predat în stația Podoleni cu lei 3,95 m. c., sau în total lei 7.900.

19) a d-lui A. H. Bercovici pentru 4.000 m. c. de predat în stația Secueni cu lei 4,10 m. c., sau în total lei 16.400.

20) a d-lui Iancu Sârca pentru 2.000 m. c. de predat în stația Muncel, cu lei 3,85 m. c., sau în total lei 7.700.

21) a d-lor frați Iancu & Smilovici pentru 2.000 m. c. de predat în stația Pașcani cu lei 4,40 m. c., sau în total lei 8.800.

22) a d-lui I. Goldmann pentru 4.000 m. c. de predat în stația Ruginoasa cu lei 4,10 m. c., sau în total lei 16.400.

23) a d-lui Iosub Singer pentru 4.000 m. c. de predat în stația Târgu-Frumos cu lei 3,85 m. c., sau în total lei 15.400.

24) a d-lui L. Pincles pentru 5.000 m. c. de predat: 3.000 în stația Pașcani cu lei 4,40 m. c. și 2.000 în stația Lespezi cu lei 3,95 m. c., sau în total lei 21.100.

25) a d-lor Leibovici & Dermer pentru 6.000 m. c. de predat în stația Heci-Lespezi cu lei 3,97 m. c., sau în total lei 23.820.

26) a d-lui C. Olmazu pentru 1.500 m. c. de predat în stația Liteni cu lei 4 m. c., sau în total lei 6.000.

27) a d-lui B. Schoenfeld pentru 10.000 m. c. de predat în stația Dolhasca cu lei 4 m. c., sau în total lei 40.000.

28) a d-lui M. Haimovici pentru 6.000 m. c. de predat în stația Basarabi cu lei 4 m. c., sau în total lei 24.000.

29) a d-lui A. Lipovici pentru 2.000 m. c. de predat în stațiunea Văculești cu lei 4,42 m. c., sau în total lei 8.840.

30) a d-lui S. H. Ionia pentru 4.000 m. c. de predat în stația Văculești cu lei 4,50, ori la Dorohoiu cu lei 4,75 m. c., sau în total lei 19.000.

31) a Domeniului Coroanei pentru 2.000 m. c. de predat în stația Bârnova cu lei 5 m. c., sau în total lei 10.000;

Și autoriză să se încheie contracte cu sus zișii furnizori pentru

aprovizionarea cantității de 226.000 metri cubi lemne de foc în limita sumei totale de lei 913.000 (nouă sute trei spre zece mii) care se vor plăti din fondul general de aprovizionare de materiale.

(ss) *G. Gr. Cantacuzen, Ion C. Grădișteanu, G. Mano, A. A. Bădărău, M. Vlădescu, General Lahovari, Tache Ionescu, I. Lahovari.*

Jurnal.

Consiliul miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru al lucrărilor publice, sub No. 519 privitor la alimentarea cu apă de băut a atelierului de la Pașcani.

Având în vederele motivele din sus citatul referat :

Decide :

Autoriză să se instaleze pe șoseaua comunei Pașcani un tub care să lege atelierul din Pașcani cu conducta Primăriei, pentru alimentarea cu apă de băut a lucrătorilor din acel atelier, să se dea primăriei din Pașcani o sumă de lei 811 (opt sute unsprezece) și să se execute în regie prin serviciul de întreținere al C. F., lucrările ce sunt necesare până la complectarea sumei de lei 1.400 (una mie patru sute), care se vor plăti din creditul de lei 7.700.000 acordat ministerului lucrărilor publice prin legea de la 9 Aprilie 1905, pentru întrebuințarea excedentului disponibil al exercițiului 1903—1904, și anume din suma parțială de lei 125.000, prevăzută la art. 1, lit. c. alin. 2 al acestei legi, pentru alimentări de apă pentru locomotive și depozite de mașini.

(ss) *G. Gr. Cantacuzen, Ion C. Grădișteanu, G. Mano, A. A. Bădărău, General Lahovari, M. Vlădescu, I. Lahovari, Tache Ionescu.*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru al lucrărilor publice, cu No. 344, relativ la rezultatul licitațiunei, ținută la direcțiunea generală a C. F. R., în ziua de 13 Decembre st. n. 1905, pentru aprovizionarea de traverse de fag necesare exploatării ;

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 81 din legea comptabilității publice :

Decide :

Aprobă următoarele oferte :

1) a d-lui P. Poșoiu, pentru 100000 traverse de clasa II, de predat în stațiunea Câmpulung, în termen de 5 ani, câte 20000 anual și cu prețul de lei 2,10 bucata sau în total lei 210.000.

2) a Preotului Al. Antohi, pentru 3000 traverse de clasa I, de predat în stațiunea Moinești, în termen de un an, cu lei 3 bucata, sau în total lei 9.000.

3) a d-lui Ianoș Cobzariu pentru 16000 traverse de clasa I de predat în stațiunea Roman, în termen de doi ani cu lei 2,55 bucata sau în total lei 40.800.

4) a d-lui M. Gropper, pentru 2500 traverse de clasa I, de predat în termen de 1—2 ani : 1500 în stațiunea Roman și 1000 în stațiunea Lespezi cu lei 3 bucata, sau în total lei 7.500.

5) a d-lui I. Beraru, pentru 20.000 traverse de clasa I, de predat în termen de un an : 12.000 în stațiunea Moinești și 8000 în stațiunea Asău, cu lei 3 bucata, sau în total lei 60.000.

6) a d-lui B. Schoenfeld pentru 30000 traverse de clasa I de predat în termen de la 1—3 ani, în stațiunile Dolhasca și Liteni, cu lei 3 bucata, sau în total lei 90.000.

7) a d-lor Leibovici & Dermer pentru 2000 traverse de clasa I de predat în termen de 1—2 ani în stațiunea Lespezi cu lei 3 bucata, sau în total lei 6.000.

8) a d-lor Leibovici, Dermer & Gropper pentru 6000 traverse de clasa I, de predat, în termen de 1—2 ani în stația Bâlca cu lei 3 bucata, sau în total lei 18000.

9) a d-lui A. Fischer, pentru 6000 traverse de clasa I, de predat în termen de un an, în stațiunea Urechești cu lei 3 bucata, sau în total lei 18.000.

Și autoriză să se încheie contracte cu sus zișii furnizori pentru aprovizionarea cantității de 185.500 traverse de fag în limitele sumei totale de lei 459.300 (patru sute cincizeci și nouă de mii trei sute), care se vor plăti din fondul general de aprovizionare de materiale.

(ss) *G. Gr. Cantacuzen, Ion C. Grădișteanu, G. Mano, A. A. Bădărău, Lahovari, Tache Ionescu, General Lahovari.*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru al lucrărilor publice sub No. 347, relativ la continuarea lucrărilor mai urgente de reconstrucțiune a liniei Cernavoda-Constanța între km. 189+400 și 200+390 dintre stațiunile Dorobanțul și Medjidia, în valoare după deviz, de lei 442.810,68 ;

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 71 și 85 din legea comptabilităței publice,

Decide :

Autoriză să se execute pe cale de regie, în atelierele serviciului căilor ferate, tablierele metalice în valoare de lei 26.323,20 ; iar pentru restul lucrărilor în valoare de lei 416.487,48, să se publice licitațiune.

Suma totală a lucrărilor de lei 442.810,68, (patru sute patru zeci și două mii opt sute zece lei și șase zeci și opt de bani), se va plăti din creditul de lei 494.960,68, acordat cu decretul Regal No. 2242 din 12 Aprilie 1905.

(ss) *G. Gr. Cantacuzen, Ion C. Grădișteanu, G. Mano, A. A. Bădărău, I. N. Lahovary, General Lahovari, M. Vlădescu și Take Ionescu.*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui Ministru al lucrărilor publice cu, No. 345, relativ la rezultatul licitațiunei ținută la Direcțiunea generală a căilor ferate române, în ziua de 16 Decembre stil nou 1905 pentru aprovizionarea de traverse speciale de stejar și de fag, necesare exploatărei.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiunile art. 81 din legea comptabilităței publice ;

Decide :

Aprobă următoarele oferte :

1) a d-lui Basile Ciucurescu, pentru 206 m. c. 749, traverse

da fag de predat în stațiunea Poiana, cu lei 57 m. c. sau în total lei 11.784,69.

2) a d-lui G. N. Teodorescu, pentru 721 m. c., 530 traverse de fag de predat în stațiunile Moinești, Onești, Bacău, Ionești și Curtea de Argeș cu lei 56,80 m. c., sau în total lei 40.983,90.

3) a d-lor frați Iancu pentru 1156 m. c., 034 traverse de fag de predat în stațiunile Focșani, Pașcani, Ruginoasa, Heci-Lespezi și Fălticeni, cu lei 57,50 m. c. sau în total lei 66.471,95.

4) a d-lor frați Iancu, pentru 22 m. c. 893 scânduri de stejar, de predat în stațiunile Focșani, Pașcani, Ruginoasa, Heci-Lespezi și Fălticeni, cu lei 70 m. c. sau în total lei 1.602,51.

5) a d-lor G. N. Teodorescu, pentru 326 m. c. 337 traverse de stejar de predat în stațiunile Ionești și Govora cu lei 78 m. c., sau în total lei 25.454,28 ; și autoriză să se încheie contracte cu sus zișii furnizori în limitele sumei totale de lei 146.296,33 care se vor plăti din fondul general de aprovizionare de materiale.

(ss) *G. Gr. Cantacuzen, Ion C. Grădișteanu, M. Vlădescu, G. Mano, I. N. Lahovari, A. A. Bădărău, General Lahovari și Take Ionescu.*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru al lucrărilor publice sub No. 20.681 privitor la mărirea actualei uzine de injectat traverse din Ploești.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 71 și 85 din legea contabilității publice;

Decide :

Autoriză să se execute pe cale de regie, construcțiunea unei baterii de cuptoare la uzina de injectat traverse din Ploești, identică cu cele două existente în marginile sumei totale de lei 54.000 (cincizeci și patru mii) care se vor plăti din fondul general de aprovizionare de materiale până ce va fi disponibilă această sumă la fondul de rezervă al căilor ferate, de unde se va face în mod definitiv această cheltuială.

(ss) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, A. A. Bădărău, G. Manu, Lahovari, M. Vlădescu, Tache Ionescu și General Lahovari:*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 14 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru secretar de stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 521, relativ la rezultatul licitațiunei ținută la direcțiunea generală a C. F. R. în ziua de 2 Ianuarie st. n. a. c., pentru aprovizionarea restului de traverse de stejar de categoria I, categoria II și pentru cale normală secundară, necesare exploatărei.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 81 din legea comptabilităței publice.

Decide:

Aprobă următoarele oferte :

a) *Traverse pentru cale normală principală.*

1. A d-lui B. Brill pentru 2—3000 traverse categoria I, cu lei 4,85 bucata și 2—3000 traverse categoria II cu lei 3,40 bucata, sau în total lei 24.750 maximum; iar predarea se va face în stația Bucecea.

2. A d-lui N. Manolescu, pentru 3—4000 traverse de categoria I cu lei 4,85 bucata și 8.000 traverse categoria II cu lei 3,40 bucata, sau în total lei 46.600 maximum; iar predarea se va face în stația Ploești.

3. A d-lor frați Iancu pentru 8.000 traverse categoria I cu lei 4,85 bucata de predat: 2.400 în stațiile Iași sau Ungheni, 200 în stația Bucecea, 200 în stația Bârnova, 1.000 în stațiile Vaslui sau Bârlad, și 5.000 în stația Buzău, precum și 3.900 traverse de categoria II, cu lei 3,45 bucata de predat: 2.400 în stațiile Iași sau Ungheni și 1.500 în stațiile Vaslui sau Bârlad, sau în total lei 56.135.

4. A d-lui G. Staar pentru 1.500 până la 1.800 traverse de categoria I, cu lei 4,85 bucata și 6—7.000 traverse de categoria II, cu lei 3,45 bucata, sau în total lei 32.880 maximum; iar predarea se va face în stația Leordeni.

5. A d-lor Dermer & Leibovici pentru 1.400 traverse de categoria I, cu lei 4,85 bucata, de predat: 400 în stația Larga, 200 în stația Târgu-Frumos și 800 în stația Pașcani, precum și 2.400 traverse de categoria II, cu lei 3,40 bucata de predat: 600 în stația

Larga, 1.200 în stația Târgu-Frumos și 600 în stația Pașcani sau în total lei 14.950.

6. A d-lui S. Sarfinester pentru 1.600 traverse de categoria I, cu lei 4,85 bucata și 3.000 traverse de categoria II, cu lei 3,40 bucata, sau în total lei 17.960; iar predarea se va face în stația Bucecea.

7. A d-lui I. Spanier, pentru 3—400 traverse de categoria II, de predat în stația Târgu-Frumos cu lei 3,35 bucata, sau în total lei 1.340 maximum.

8. A d-lui N. M. Delcescu, pentru 1.500 traverse de categoria I, cu lei 4,80 bucata, și 3.000 de categoria II, cu lei 3,40 bucata sau în total lei 17.400; iar predarea se va face în stația Prunișor.

9. A d-lui B. Slaicher, pentru 3.500 traverse de categoria I, cu lei 4,85 bucata, și 4.000 de categoria II, cu lei 3,40 bucata, sau în total lei 30.575; iar predarea se va face în stația Dorohoiu.

10. A d-lui M. Haimovici pentru 3.000 traverse de categoria II de predat în stația Dorohoiu, cu lei 3,45 bucata, sau în total lei 10.350.

b) *Traverse pentru cale normală secundară.*

11) A d-lor Frați Iancu, pentru 3.300—3.400 traverse de predat 1.000 în stațiile Iași sau Ungheni, 3—400 în stațiile Heci-Lespezi și 2.000 în stațiunea Buzău, cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 4.760 maximum.

12. A d-lui G. Staar, pentru 6 — 7.000 traverse de predat în stațiunea Leordeni cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 9.800 maximum.

13. A d-lor Dermer & Leibovici, pentru 1.100 traverse de predat: 100 bucăți în stația Larga și 1.000 în stația Bâlca, cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 1.540.

14. A d-lor Frați Iancu & Șmilovici pentru 2.000 traverse de predat: 1.000 în stația Pașcani și 1.000 în stația Ruginoasa cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 2.800.

15. A d-lor Gottesmann & Freykel pentru 2.400 traverse de predat: 200 în stațiile Poiana și Plopeni și 400 în stația Dorohoiu, cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 3.360.

Și autoriză să se încheie contracte cu sus-zișii furnizori pentru aprovizionarea cantității de 23.300—25.600 traverse de categoria I, 35.600—37.700 categoria II și 14.800—15.900 traverse pentru cale

normală secundară în limitele sumei totale de lei 275.200 (două sute șapte-zeci și cinci mii două sute) maximum, care se vor plăti din fondul general de aprovizionare de materiale.

(ss) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu. G. Mănu, A. A. Bădărău, General Lahovari, M. Vlădescu, Lahovari și Tache Ionescu.*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astăzi 17 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul domnului ministru al lucrărilor publice sub No. 665, privitor la rezultatul licitațiunei ținută în ziua de 15 Ianuarie curent stil nou, pentru furnitura a 2000 vagoane de marfă acoperite seria Gr.

Având în vedere motivele din sus citatul referat precum și dispozițiile art. 81 și 85 din legea comptabilităței publice;

Decide :

Autoriză să se încheie următoarele contracte :

1) cu fabrica „Compagnie centrale de construction (Hiard)” din Haine St. Pierre (Belgia), pentru furnitura a 1000 vagoane de marfă acoperite, seria Gr., din care jumătate cu frână de mână, cu prețul mediu de 4.750 vagonul, sau pentru 1000 vagoane . 4.750.000 lei

2) cu fabrica Maschinenbaugesellschaft (Klett) din Nürnberg pentru furnitura a 484 vagoane de marfă acoperite, seria Gr., din care jumătate cu frână de mână cu prețul mediu de lei 6.000 vagonul sau pentru 484 vagoane 2.904.000 „

3) cu fabricile F. Ringhoffer din Smichow (Prag) și Nesselsdorfer-Wagenenbau-Fabriks-Gesellschaft din Nesselldorf (Moravia) pentru furnitura a 484 vagoane de marfă acoperite seria Gr., din care jumătate cu frână de mână, cu prețul mediu de lei 6.000 vagonul sau pentru 484 vagoane 2.904.000 „

Să efectueze cheltuelile accesorii acestei furnituri adică :

4) Taxele de vamă pentru 1968 vagoane cu 208 lei vagonul 409.344 „

Cu autorizarea de a se menține taxa de 208 lei
vagonul și în cazul când noul tarif vamal s'ar pune
în aplicare înainte de predarea acestor vagoane.

5) Cheltueli de supraveghere și neprevăzute în
limitele sumei de lei. 32.656 lei
Total . . 11.000.000 lei

Cheltuelile totale pentru această furnitură se vor plăti din cre-
ditul de lei 33.000.000 deschis prin legea promulgată cu Decretul
Regal No. 120 din 14 Ianuarie 1906 și în limitele creditului parțial
de 11.000.000 lei, acordat pentru această furnitură.

(ss) *G. Gr. Cantacuzen, Ion C. Grădișteanu, A. A. Bădărău,
Gen. Lahovari, G. Mano, I. N. Lahovari, M. Vlădescu și Take Ionescu.*

Jurnal.

Consiliul Miniștrilor în ședința sa de astă-zi 30 Ianuarie 1906,
luând în deliberare referatul d-lui ministru al lucrărilor publice relativ
la rezultatul licitațiunei ținută la Direcțiunea generală a C. F. R.
în ziua de 25 Ianuarie stil nou a. c., pentru aprovizionarea de tra-
verse de stejar categoria I și II, pentru cale normală principală și
pentru cale normală secundară, necesare exploatărei ;

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și
dispozițiile art. 81 din legea comptabilităței publice ;

Decide :

a) *Pentru cale normală principală.*

Aprobă următoarele oferte:

1) a d-lui A. Fischer pentru 3000 traverse de categoria I cu
prețul de lei 4,85 bucata, și 3000 traverse de categoria II cu lei 3,45
bucata, de predat în stația Urechești, sau în total lei 24.900.

2) a d-lui M. Haimovici pentru 6000 traverse de categoria I
cu lei 4,90 bucata, și 2000 traverse de categoria II cu lei 3,45 bu-
cata, de predat în stația Dorohoiu, sau în total lei 36.300.

3) a d-lor Siegler & Vechsler pentru 3500 traverse de categoria
I din care 3000 de predat în stația Adjud și 500 în stația Fălticeni
cu prețul de lei 5 bucata și 8000 traverse de categoria II cu lei
3,40 bucata, de predat în stația Adjud, sau în total lei 44.700.

4) a d-lor I. Beral & S. Agatstein pentru 200 traverse de ca-

tegoria I cu lei 4,80 bucata și 1000 traverse de categoria II cu lei 3,25 bucata, de predat în stația Huși, sau în total lei 4.210.

5) a d-lor Leibovici & Dermer pentru 4000 traverse de categoria I cu lei 4,85 bucata și 4000 traverse de categoria II cu lei 3,45 bucata, de predat în stația Hălăucești, sau în total lei 33.200.

6) a d-lor A. Loebel & C-ie pentru 3000 traverse de categoria I cu lei 4,88 bucata și 1200 traverse de categoria II cu lei 3,45 bucata, de predat în stația Strehaia, sau în total lei 56.040.

7) a d-lui S. Druckmann pentru 4000 traverse de categoria II cu lei 3,30 bucata, de predat în stația Podul-Iloaei, sau în total lei 13.200.

b) *Traverse pentru cale normală secundară.*

1) a d-lui A. Fischer pentru 2000 traverse de predat în stația Urechești cu lei 1,45 bucata, sau în total lei 2.900.

2) a Societății Comerciale Române pentru 6000 traverse de predat: 2000 în stația Cărbunești și 4000 în stația Bărbătești cu lei 1,39 bucata, sau în total lei 8.340.

3) a d-lui L. B. Lazarovici pentru 3000 traverse de predat: 2500 în stația Piatra-Neamțu și 500 în stația Hălăucești, cu lei 1,35 bucata, sau în total lei 4.050.

4) a d-lui M. Haimovici pentru 2000 traverse de predat în stația Dorohoiu cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 2.800.

5) a d-lor Siegler & Wechsler pentru 6500 traverse de predat: 5000 în stația Adjud și 1500 în stația Fălticeni cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 9.100.

6) a d-lor Leibovici & Dermer pentru 4000 traverse de predat: 3000 în stația Hălăucești și 1000 în stația Bâlca, cu lei 1,40 bucata, sau în total lei 5.600;

Și autoriză să se încheie contracte cu sus zișii furnizori, pentru aprovizionarea următoarelor cantități de traverse de stejar din care: 19.700 traverse de categoria I, 34.000 traverse de categoria II, ambele pentru cale normală principală și 23.500 traverse pentru cale normală secundară, în limitele sumei totale de lei 245.340 (două sute patru zeci și cinci mii trei sute patru-zeci), care se vor plăti din fondul general de aprovizionare de materiale.

(ss) *G. Gr. Cantaeuzen, Ion C. Grădișteanu, Gen. I. Lahovari, I. N. Lahovari, Take Ionescu, A. A. Bădărău, M. Vlădescu și G. Mano.*

Jurnal.

Consiliul de Miniștri în ședința sa de astăzi 30 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul Domnului ministru al lucrărilor publice, cu No. 1299 din 28 Ianuarie 1906, relativ la contractarea prin bună învoială cu casa Maschinenfabrik Actiengesellschaft G. Luther, a mecanismelor de manipulațiune a cerealelor, pentru o a doua magazie de cereale cu silozuri ce urmează a se construi, în portul Constanța.

Având în vedere motivele arătate în sus menționatul referat, jurnalul Consiliului de Miniștri No. 803 din 9 Iulie 1905 și dispozițiunile art. 71 și 85 din legea comptabilităței publice;

Decide :

Autoriză pe Domnul Ministru al Lucrărilor Publice, să contracteze cu casa Maschinenfabrik Actiengesellschaft G. Luther din Braunschweig, construcțiunea a o parte a mecanismelor de manipulațiune a cerealelor pentru o nouă magazie de cereale cu silozuri, ce urmează a se construi în portul Constanța în limitele sumei de lei 600.000, care se vor plăti din creditul de 6.000.000 lei deschis pe seama Ministerului de Lucrări Publice pentru lucrările portului Constanța, prin legea din 14 Ianuarie 1906.

(ss) *G. Gr. Cantacuzen, Ion C. Grădișteanu, General I. Lahovari, I. N. Lahovari, Take Ionescu, A. A. Bădărău, M. Vlădescu și G. Mano.*

Căile ferate române

Se aduce la cunoștința generală că următoarele taxe de călătorie și de bagaje intră imediat în vigoare :

De la	La	Clasa III/IV	Bagaje
Burdujeni	Bremen	Tren de persoane	Taxa pentru 10 kgr.
Via		Francs	Francs
Oswiecim—Myslowitz—Breslau—Berlin— Stadtbahn—Charlottenburg—Spandau— Stendal ^{Wunstorf} _{Uelzen}		42.60	8.46

Biletele sunt valabile pe linia Burdujeni—Itzkany la trenurile accelerate sau de persoane, iar de la Itzkany la Bremen numai la trenurile de persoane și anume: pe distanța Burdujeni—Oswiecim în cl. III, iar de la Oswiecim la Bremen în cl. IV-a.

În tariful general de călători și de bagaje pentru traficurile internaționale, valabil de la 15 Iunie 1903, se vor face următoarele completări: La pag. 8, punct. 4, sub stația Berlin, se va scrie „Bremen“.

La pagina 67, sub relațiunea Burdujeni—Berlin—Stadtbahn se va scrie următoarea relațiune:

La sau de la	V i a	Valabil	C l a s a				10 kgr. bagaje	
			I	II	I/II	III	a	b
Bremen 1652 klm. Tren de persoane	Oswiecim— Myslowitz— Breslau— Berlin Stadtbh.— Charlottenburg.— Spandau— Stendal— Wunstorf— Uelzen	—	—	—	—	III/IV * *) 42.60	8.46	

Mai în josul paginei se va scrie următoarea observațiune:

***) Burdujeni—Oswiecim cl. III-a —Oswiecim—Bremen cl. IV-a.

No. 319/248 C².

1906, Ianuarie 23 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că din cauza aglomerațiunei extraordinare dn mărfuri în stațiunea și portul Constanța, pe baza dispozițiunilor paragrafului 52 din regulamentul de transport și cu aprobarea ministerului lucrărilor publice, cu începere de la ^{30 Decembre 1905}_{12 Ianuarie 1906} și până la revocare, se suspendă termenul pentru efectuarea transportului la toate mărfurile de mare și mică iuțeală, predate spre expediere în traficul local cu destinație pentru Constanța și Constanța port.

Ad. No. 2.804/5.131 C/2.

1906, Ianuarie 24 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, valabilitatea taxelor indicate în publicațiunea No. 77.720/42.050 M, inserată în *Monitorul*

Oficial al României No. 244 din 1/14 Februarie 1905, se prelungește până la revocare, cel mai târziu însă până la 31 Decembre 1906, Ad. No. 5.460/1.228 C/2. 1906, Ianuarie 22 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că valabilitatea taxelor indicate în publicațiunea No. 77.726/42.056 M, inserată în *Monitorul Oficial* al României No. 244 din 1/14 Februarie 1905, se prelungește până la revocare, cel mai târziu însă până la 31 Decembre 1906. Ad. No. 5.461/1.221 C/2. 1906, Ianuarie 18 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că valabilitatea taxelor indicate în publicațiunea No. 77.724/42.054 M, inserată în *Monitorul Oficial* al României No. 241 din 28 Ianuarie (10 Februarie) 1905, se prelungește până la revocare, cel mai târziu însă până la 31 Decembre 1906.

Ad. No. 5.462/1223 C/2. 1906, Ianuarie 22 st. n.

Se aduce la cunoștința generală, că valabilitatea taxelor indicate în publicațiunea No. 77.723/42.053 M, inserată în *Monitorul Oficial* al României No. 244 din 1/14 Februarie 1905, se prelungește până la revocare, cel mai târziu însă până la 31 Decembre 1906.

Ad. No. 5.463/1.224 C/2. 1906, Ianuarie 22 st. n.

Se aduce la cunoștința generală, că transporturile de hârtie și mucava, specificate în seriile B și C ale tarifului excepțional No. 5, al tarifului austro-ungar-român, expediate cu mică iuțeală din Grodel și Zloczow, în cantități de cel puțin 10.000 kilograme de scrisoare de trăsură și de vagon, sau dacă se plătește pentru această cantitate, se vor taxa după cum urmează :

	dela Grodek		la Zloczow	
	Seria			
	B	C	B	C
	Centime de 100 kilograme			
București Nord	557	478	566	487
Filaret	569	485	578	494
Galați	535	424	543	432
Giurgiu	675	558	634	567
Iasi	331	256	339	264

avânduse în vedere dispozițiunile tarifului excepțional No. 5.

Aceste taxe sunt valabile de la 1 Ianuarie 1906 și se vor aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie 1907.

Ad. No. 5.464/1.225 C/2. 1906, Ianuarie 22 st. n.

Se aduce la cunoștința generală, că valabilitatea taxelor indicate în publicațiunea cu No. 77.722/42.052 M, inserată în *Monitorul Oficial* al României No. 244 din 1/14 Februarie 1905, se prelungește până la revocare, cel mai târziu însă până la 31 Decembre 1906.

Ad. No. 5.465/1.226 C/2. 1906, Ianuarie 12 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, valabilitatea taxelor indicate în publicațiunea No. 70.960/39.083 M, inserată în *Monitorul Oficial* al României din 29 Ianuarie (11 Februarie) 1905, se prelungește până la revocare, cel mai târziu însă până la 31 Decembre 1906.

Ad. No. 5.466/1.227 C/2. 1906, Ianuarie 22 st. n.

— Se aduce la cunoștința generală că valabilitatea taxelor parțiale ale tarifului austro-ungar-român pentru traficul cu stațiunea Burdujeni, despre care tratează publicațiunile No. 37.113/10.771 C. inserate în *Monitorul Oficial* al României No. 101 din 5/18 August și No. 132 din 14/27 Septembrie 1905, prelungindu-se, taxele în cestiune se vor aplica până la noi dispozițiuni.

Ad. No. 11.483/6.180 C². 1906, Februarie 3 st. n.

În tariful local partea II, pentru transportul mărfurilor, se vor face următoarele corecturi:

I) În tariful special No. IX, în coloana taxelor pentru expedițiuni mai mici de 5.000 kgr., taxa pentru distanța de 302 kilometri se va corecta de la 303 la 302 bani.

II) În tariful special No. XXI (coprins în suplimentul I al tarifului partea II), taxa pentru distanța de 329 kilometri se va corecta de la 89.70 la 98.70 lei și aceia pentru distanța de 398 kilometri, se va corecta de la 110.40 la 119.40 lei.

No. 11.015/2.434 C/II. 1906, Februarie 5 st. n.

Stațiunea „Agaș“ se introduce în tariful pentru traficul direct de mărfuri între C. F. R., de-o parte și agenția serviciului maritim din Constantinopole de alta, valabil de la 15 Ianuarie 1902 și anume pentru tariful special de export „D.“

În acest scop, la pag. 34/35 a sus numitului tariful, se va înscrie la No. de ordine 2-a stațiunea „Agaș“, cu distanța kilometrică până la Constanța-port „422 km.“ și cu taxa corespunzătoare tarifului special „D“, pentru relațiunea Agaș-Constantinopole, bani 221.60 de 100 kgr.

Pentru transporturile destinate la Smyrna, Pireu și Mitileni, la această taxă se va adăoga 75 bani de 100 kilogr., avându-se în vedere dispozițiunile ordinului de serviciu No. 3,201/245 No. din 18 Aprilie 1905.

Această dizpoziție intră imediat în vigoare.

No. 11.486/6.181 C².

1906, Februarie 7 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că cu începere de Sâmbătă ^{28 Ianuarie st. v.} _{10 februarie st. n.} a. c. și până la restabilirea legăturii cu Bulgaria trenurile de persoane No. 133 și 134, pe linia București-Giurgiu, vor circula după mersul următor :

Trenul No. 133

București	pl. 4,20	p.m.
D.-Spirei	5,29	„
Filaret	5,53	„
Jilava	6,04	„
Sintești	6,11	„
Vidra	6,19	„
Grădiștea	6,29	„
Comana	6,38	„
M.-Bravul	6,57	„
Băneasa	7,10	„
Frătești	7,26	„
Giurgiu	sos. 7,36	„

Trenul No. 134

Giurgiu	pl. 5,30	p.m.
Frătești	" 5,43	"
Băneasa	" 6,09	"
M.-Bravul	" 6,22	"
Comana	" 6,37	"
Grădiștea	" 6,45	"
Vidra	" 6,56	"
Sintești	" 7,04	"
Jilava	" 7,12	"
Filaret	" 7,37	"
D.-Spirei	" 7,47	"
București	sos. 7,55	"

No. 725 M.

1906, Februarie st. n.

INFORMAȚIUNI FINANCIARE, STATISTICE ȘI ALTELE

PORTURI

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu pe luna
Decembre 1905.

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu încasate în luna Decembre 1905 în acele 26 porturi unde aceste taxe se percep actualmente, reprezintă suma totală de 339.968 lei, 58 bani.

În această sumă de lei 339.968 bani 58, taxele de o jumătate la sută figurează pentru 320.580 lei 93 bani, acele de cheiagiu pentru 19.337 lei și diferențele privitoare la taxațiuni greșite din lunile precedente au dat restul de lei 10 bani 65.

Din suma de lei 320.580 bani 93, produsă de taxa de o jumătate la sută, lei 58.887 bani 43, au fost produși la importățiune și lei 261.693 bani 50 la exportățiune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 202.806 bani 07.

Iar venitul total de lei 339.968 bani 58 se repartizează între cele 26 porturi după cum urmează:

1. Brăila	lei 73.621,20
2. Constanța	„ 71.546,60
3. Galați	„ 60.377,65
4. Corabia	„ 26.548,90
5. Calafat	„ 20.844,—
6. Giurgiu	„ 14.979,95
7. Călărași	„ 11.496,45
8. Trnru-Măgurele	„ 9.127,30
9. Zimnicea	„ 8.367,85

10. Cetatea	lei	8.301,33
11. Oltenița	"	8.109,55
12. Bechet	"	6.885,95
13. Turnu-Severin	"	5.120,70
14. Tulcea	"	4 783,95
15. Gruia	"	3.596,55
16. Silistra-Nouă	"	2.619,75
17. Hârșova	"	1.834,20
18. Gura-Ialomiței	"	1.101,35
19. Sulina	"	238,60
20. Cernavoda	"	216,95
21. Vârciorova	"	176,95
22. Mangalia	"	67,05
23. Isaccea	"	3,55
24. Chilia-Veche	"	2,25
25. Bistreț	"	—,—
26. Măcin	"	—,—

Față cu venitul din luna precedentă Noembrie 1905 care a fost de lei 418,313 bani 20, avem *un minus* de lei 78.344 bani 62. Iar în comparațiune cu luna Decembrie din anul trecut 1904, când totalul incasărilor a fost de lei 93,829 bani 90, produsul lunii Decembrie 1905 prezintă o diferență **în plus** de lei 246,138 bani 68.

Acest plus la venit s'a produs în 22 porturi și numai în 2 porturi mai puțin importante a rezultat un minus, după cum mai jos se specifică:

In plus:

1. Brăila	lei	49.997,80
2. Constanța	"	45.219,80
3. Galați	"	37.692,10
4. Corabia	"	23.174,25
5. Calafat	"	18.453,40
6. Giurgiu	"	13.400,25
7. Călărași	"	11.249,70
8. Oltenița	"	8.042,45
9. Cetatea	"	7.081,28
10. Turnu-Măgurele	"	6.206,85

11. Bechet	lei	5.692,70
12. Zimnicea	"	4.528,45
13. Tulcea	"	4.135,15
14. Turnu-Severin	"	4.060,05
15. Gruia	"	2.972,75
16. Silistra-Nouă	"	2.611,85
17. Hârșova	"	1.786,75
18. Gura-Ialomitei	"	109,05
19. Mangalia	"	64,40
20. Cernavoda	"	57,25
21. Vârciorova	"	34,15
22. Chilia-Veche	"	2,25

In minus :

1. Sulina	lei	424,90
2. Isaccea	"	9,10



CAILE FERATE ROMANE

Situațiunea veniturilor provizorii pentru toate liniile căilor ferate române pe luna Decembre 1905/906, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1904/905 și 1903/904

A N U L	L U N A	Lungimea liniilor în kilo- metri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE								TOTALUL VENIURILOR	
			Călători		Bagaje		Mărfuri de iuteală					
							Mare		Mică			
			L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.
1903/904 . .	Decembre	3.178	1.419.056	—	35.588	—	128.129	—	3.121.199	—	4.703.972	—
1904/905 . .			1.285.353	—	34.578	—	119.621	—	2.678.006	—	4.177.558	—
1905/906 . .			1.658.672	—	42.206	—	203.904	—	4.199.745	—	6.104.527	—
Luna Decembre din anul 1905/906 prezintă o diferență de:			+ 239.616	—	+ 6.618	—	+ 75.775	—	+ 1.078.546	—	+ 1.400.555	—
1904/905 . .			+ 373.319	—	+ 7.628	—	+ 84.283	—	+ 1.521.739	—	+ 1.986.969	—

RECAPITULAȚIUNEA

veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele luni Decembre

1903/904 . .	De la 1 Aprilie	} 3.178	15.122.337	—	496.764	—	1.266.179	—	30.717.531	—	47.602.811	—
1904/905 . .	până la		14.919.295	—	499.082	—	1.203.438	—	25.449.745	—	42.076.560	—
1905/906 . .	31 Decembre		16.986.798	—	554.545	—	1.703.838	—	34.004.702	—	53.249.883	—
	Veniturile de la 1 Aprilie											
1903/904	până la 31 Decembre											
1904/905	1905/906 prezintă o		+ 1.864.461	—	+	57.781	—	+	437.659	—	+ 3.287.171	—
	diferență de:		+ 2.067.503	—	+	55.463	—	+	495.400	—	+ 8.534.957	—
											+ 5 647.072	—
											+ 11.173 323	—

T A B E L A V E N I T U R I L O R L U N A R E

L U N A	1903 - 904	1904 - 905	1905 - 906	L U N A	1903 - 904	1904 - 905	1905 - 906
	L e i	L e i	L e i		L e i	L e i	L e i
Aprilie	4.235.456	4.266.697	4.329.529	Septembrie . .	6.487.051	5.011.938	7.301.310
Maiu	4.810.066	4.606.500	4.821.090	Octombrie . . .	5.980.325	5.164.577	6.484.900
Iunie	4.157.294	4.273.851	4.748.849	Noembrie	5.926.547	4.334.723	6.780.456
Iulie	4.860.662	4.673.889	5.983.120	Decembre	4.703.972	4.117.558	6.104.527
August	6.441.438	5.626.827	6.696.102				

*Situațiunea veniturilor provizorii ale serviciului maritim român pentru ambele linii pe luna Decembre 1905/6,
comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1903/904 și 1904/905*

A N U L	L U N A	VENITURILE DIN TRAFICUL DE						T O T A L					
		Călători		Bagaje		Mărfuri							
		L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.						
1903—1904 . . .	Decembre	13.589	60	485	20	28.656	20	42.731	—				
1904—1905 . . .		14.374	—	527	—	244.260	—	259.161	—				
1905—1906 . . .		28.833	70	581	—	82.655	30	112.070	—				
1903—1904 . . .	Luna Decembre din anul 1905—1906 prezintă o diferență de :	+	15.244	10	+	95	80	+	53.999	10	+	69.339	—
1904—1905 . . .		+	14.459	70	+	54	—	—	161.604	70	—	147.091	—

RECAPITULAȚIUNEA

veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Decembre

1903—1904 . . .	De la 1 Aprilie până la 31 Decembre	270.868	95	7.857	50	1.175.933	55	1.454.660	—			
1904—1905 . . .		233.718	57	5.433	50	1.022.660	93	1.261.813	—			
1905—1906 . . .		492.064	—	9.051	—	878.266	—	1.379.381	—			
1903—1904 . . .	Veniturile de la 1 Aprilie până la 31 Decembre 1905—6 reprezintă o diferență de:	+	221.195	05	+	1.193	50	—	75.279	—		
1904—1905 . . .		+	258.345	43	+	3.617	50	+	144.394	93	+	117.568

T A B E L A V E N I T U R I L O R L U N A R E

L U N A	1903—1904	1904—1905	1905—1906	L U N A	1903—1904	1904—1905	1905—1906
	L e i	L e i	L e i		L e i	L e i	L e i
Aprilie . . .	144.649	85.435	170.253	Septembre . .	154.028	123.805	171.705
Maiu	173.922	205.134	162.561	Octombre . . .	392.479	114.015	223.308
Iunie	101.953	80.923	127.382	Noembre . . .	119.437	149.550	109.683
Iulie	153.985	84.199	146.125	Decembre . . .	42.731	259.161	112.070
August	171.476	159.591	156.294				

VENITURILE DOCURILOR

Situația încasărilor de la 1 Decembre până la 31 Decembre 1905

Anul	L U N A	Brăila lei	Galați lei	TOTAL	TABELA VENITURILOR LUNARE			
					L U N A	1903—1904 lei	1904—1905 lei	1905—1906 lei
1903/4	Decembre	115.640	126.652	242.292	Aprilie . . .	134.278	111.809	84.819
1904/5		63.208	79.267	142.475	Mai . . .	172.830	163.724	181.314
1905/6		144.732	108.934	253.666	Iunie . . .	178.859	179.825	142.247
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale de la 1 Aprilie până la finele lunii Decembre 1905					Iulie . . .	131.965	220.031	165.360
					August . . .	149.519	162.132	183.738
					Septembre	168.613	186.621	216.945
					Octobre. .	160.564	130.847	219.836
					Noembre .	217.573	169.872	281.357
					Decembre .	242.292	142.475	253.666
1903/4	De la 1 Aprilie până la 31 Decembre	834.450	722.043	1.556.493				
1904/5		842.108	625.225	1.467.333				
1905/6		1.054.177	675.105	1.729.282				
1903/4	Venit. de la 1 Aprilie la 31 Decembre prezintă o di- ferență în:	+	219.727	—	172.789			
		—	—	46.938	—			
1904/5		+	212.069	49.880	261.949			
		—	—	—	—			

BULETIȚUL
SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ

PARTEA OFICIALĂ

LEGI

LEGE PENTRU DRUMURI

(promulgată, prin decretul regal No. 463 din 8 Februarie 1906)

CAPITOLUL I

Dispozițiuni generale.

Art. 1.—Toate drumurile sau căile de pe întregul teritoriu al țării, atât cele în ființă, cât și cele ce se vor deschide în viitor, se împart în patru categorii :

- a) Drumuri sau căi naționale ;
- b) " județene ;
- c) " vicinale ;
- d) " comunale.

Art. 2.— Căile naționale sunt acelea care plecând din capitala țării, se îndreptează către capitalele de județe, porturi mai de căpetenie sau puncte de graniță mai însemnate și centre economice cu caracter de interes general.

Art. 3. — Drumuri județene sunt acelea care pun în legătură directă : două sau mai multe capitale de județ, osebitele plășia le

unui județ cu capitala sa, sau care, plecând dela capitala județului, ajung la un port sau un punct de graniță.

Art. 4.—Drumuri vicinale sunt acelea cari pun în legătură un număr oarecare de comune între ele, sau cu reședința plășei, sau cu o stațiune de căi ferate.

Art. 5.—Drumuri comunale sunt acelea care ori se mărginesc pe teritoriul unei comune, sau leagă două comune megiașe între ele, sau o singură comună cu o stațiune de căi ferate.

Art. 6.—Toate căile arătate la art. 1 fac parte din domeniul public și astfel nu pot fi deschise sau închise de cât după prescripțiunile legii de față.

Art. 7.—Lărgimea drumurilor de deosebite categorii se hotărăște precum urmează :

a) Drumurile șoseluite la punerea în aplicare a acestei legi vor păstră și în viitor lărgimea ce li s'a dat după legea din 1868 și după art. 79 din legea de expropriere, adică: căile naționale vor păstră lărgimea de 26 metri, coprinzând partea împietruită sau pavată, acostamentele, șanțurile sau teșiturile și câte o zonă liberă pe fiecare parte pentru plantațiuni și depozite de materiale. Șoselele județene rămân cu lărgimea de 20 metri și cele vicinale cu cea de 15 metri în total ;

b) Dela punerea în aplicare a legii de față, lărgimea drumurilor, coprinzând partea împietruită, acostamentele, șanțurile și zonele laterale libere pentru plantațiuni și depozite, se statornicește de acum înainte după cum urmează :

20 metri pentru șoselele naționale ;

15 " " " județene ;

12 " " cele vicinale și minimum :

10 " " șoselele comunale.

La aceste lărgimi, la caz de nevoie, se va adăuga lărgimea trebuincioasă pentru teșituri.

Art. 8.—Toate dependințele unui drum de orice categorie, precum : poduri, apeduce, ziduri de sprijinire, șanțuri, case de cantonieri, plantațiuni și podețe peste șanțuri, cari dau acces drumurilor laterale, fac parte din acel drum și astfel se construiesc și se întrețin cu resursele afectate lui.

Art. 9.—Orice drum național sau județian urmează fără între-

rupere în străbaterea comunelor rurale și urbane, și ca atare se întreține în toată întinderea cu mijloacele afectate lui.

Pentru părțile aflate în străbaterea orașelor întreținerea se va face de Stat sau județ în natură, când strada va fi șoseluită, sau când primăria ar voi să paveze acea parte de șosea, printr'o subvențiune în bani dată acelei comune, egal cu costul întreținerii aceleiași lungimi de drum șoseluit.

Art. 10.— Clasarea căilor naționale și județene sau declasarea lor se face prin decret regal ; iar pentru drumurile vicinale și comunale prin decisiune ministerială, după ce utilitatea construirii acestor drumuri va fi fost recunoscută și votată de consiliile județene sau comunale, după categoria drumului.

Art. 11.— Locul trebuincios pentru facerea din nou a unei căi șoseluite, cu toate dependințele ei, se va lua fără despăgubire, lăsându-se proprietarilor în schimb drumul cel vechiu pe care se făcea până aci comunicațiunea, oricare ar fi suprafața ce se ia și aceea ce se dă, dacă atât drumul cel vechiu cât și cel nou cad pe aceeași proprietate și merg în aceeași direcție.

Când va trebui să se desființeze clădiri, sădiri, păduri împrejmuiți sau orice alte îmbunătățiri, proprietarii vor fi despăgubiți pentru acestea conform legii de exproprieri.

Dacă șoseaua ce se face din nou, sau al cărei traseu se rectifică, trece pe o proprietate unde nu a fost mai înainte drum, care să se poată lăsa proprietarului în schimb, acesta se va despăgubi potrivit legii de exproprieri.

Drumul cel vechiu, când trebuie părăsit cu totul, se lasă, fără despăgubire, proprietarului terenului pe care cade.

Terenurile luate pentru drumuri intră în domeniul public al administrației căreia aparține drumul, pe toată suprafața lui, fără ca foștii proprietari ai acestor terenuri să mai păstreze veri-un drept asupra lor.

Art. 12.— Materialele de piatră, pietriș, nisip sau pământ, trebuincioase pentru construcțiunea sau întreținerea tuturor drumurilor arătate la art. 1, se vor extrage din prundurile gârlelor și din carierele și camerele de împrumut care se vor deschide, fără altă plată decât despăgubirea pentru suprafața degradată cu extragerea și dru-

murile de trecere. Aceste despăgubiri nu se vor plăti pe proprietățile Statului sau pe râurile de domeniu public.

Camerele de împrumut pentru pământ se vor face, pe cât cu putință, în imediata apropiere a lucrărilor. Dreptul de a se lua gratuit materialele de mai sus se limitează la nevoile șoselelor coprinse într'o conferință, a cărei rază nu trece de 20 kilometri dela locul de extragere.

Art. 13.—Nu se pot deschide cariere, potrivit art. 12, în curțile împrejmuite de lângă casă nici în grădini.

Art. 14.—Când se vor lua materialele prevăzute la art. 12 din carierele deschise de proprietarul fondului cu cheltuiala sa, și pe care acesta le exploatează sau el însuși sau prin chiriași, aceste materiale i se vor plăti, iar prețul se va hotări sau prin bună învoială, sau după cum urmează.

Art. 15.—Atât despăgubirea pentru suprafața degradată cu extragerea materialelor dela art. 12 și următoarele, precum și a drumurilor de trecere, cât și prețul aceluiași materiale din carierele deschise de particulari, când nu va mijloci buna învoială, se va hotări de judecătorul de ocol, oricare ar fi valoarea litigiului, cu drept de apel. Termenele vor fi urgente.

Art. 16.—Piatra, pietrișul și nisipul, trebuincioase la construcțiunea și întreținerea drumurilor de orice categorie, vor fi transportate pe căile ferate ale Statului cu cel mult doi bani tona kilometrică pentru vagoane complet încărcate : aceste materiale vor putea fi puse în deposit în stațiunile căilor ferate și în porturi fără nici o plată de locațiune pentru locul pe care-l vor ocupa și care se va desemna de administrațiunea respectivă.

CAPITOLUL II

Construcțiunea și întreținerea drumurilor.

Art. 17.—Drumurile de orice categorie nu se vor putea construi decât în urma clasării lor, potrivit regulilor statornicite mai sus.

Art. 18.—Atât construcțiunea, cât și întreținerea căilor naționale, precum și a dependențelor lor, se face de către ministerul lucrărilor publice, cu fondurile alocate în budgetul general al Statului.

Art. 19.—Executarea construcțiunii și întreținerea drumurilor

județene, vicinale și comunale rurale, împreună cu toate dependențele lor, se vor face de ministerul lucrărilor publice, atât cu mijloacele bănești ale județelor, cât și cu zilele de prestație în natură.

Art. 20.—Prefecții de județ sunt datori a executa îndeplinirea zilelor de prestație și a supraveghia buna lor întrebuințare, precum și activitatea personalului tehnic local, raportând ministrului de lucrări publice.

Art. 21.— Orice locuitor, așezat într-o comună rurală sau urbană de cel puțin 6 luni, fără deosebire de naționalitate sau de protecțiune, și având vârsta dela 21 la 60 ani împliniți, este dator să lucreze 5 zile pe an la drumurile județene, vicinale sau comunale, după trebuință și conform tablourilor de repartițiune, cari se vor întocmi potrivit regulilor statornicite prin legea de față.

Locuitorii din comunele rurale vor executa acest lucru cu brațele, de nu au vite de jug sau de ham. Locuitorii cari au vite trăgătoare vor face aceste 5 zile cu vitele ce au, adică :

Cei cu o vită trăgătoare vor face aceste zile cu căruța cu o vită ;
Cei cu 2 vite trăgătoare vor face aceste zile cu carul cu 2 vite ;
Cei cari au 4 vite trăgătoare vor face zilele cu carul cu 4 vite ;
Cei cari au 6 sau mai multe vite trăgătoare vor face zilele cu carul cu 6 vite.

Uneltele de lucru, afară de sape sau lopeți, trebuitoare locuitorilor chemați să lucreze la șosele, li se vor da de autoritățile respective.

Sunt scutiți de aceste obligațiuni :

Preoții și monachii de orice rit, precum și cântăreții bisericești.

Învățătorii școalelor din comunele rurale ;

Primarii comunelor rurale, precum și jurații comunali ;

Soldații și sub-oficerii în activitate ;

Părinții călărașilor cu schimbul și ai soldaților de marină ;

Oamenii infirmi, lipsiți de mijloace și recunoscuți ca atare printr-o încheiere a consiliului comunal, sub a sa răspundere și pe temeiul unor certificate în regulă.

Art. 22.—Acele zile vor putea fi asemenea întrebuințate pentru lucrări de apărare contra inundațiilor, rectificări de cursuri de râuri, pârauri și viroage făcute în același scop, instalațiuni de telefoane, precum și la scurgeri de bălți, la săpături de canale pentru

alimentarea cu apă, la drenage și irigațiuni în scop de salubritate publică, împăduriri, etc. Toate acestea însă numai prin excepțiune, cu aprobarea ministerului lucrărilor publice și numai când ar prisosi zilele dela drumuri.

Art. 23.—Locuitorii comunelor urbane vor plăti totdeauna în bani valoarea acestor 5 zile de prestațiune, socotindu-se după norme votate de consiliul comunal respectiv.

Acei cari plătesc către Stat o dare până la maximum 20 lei vor fi asimilați cu locuitorii pălmași.

Acei cari plătesc către Stat o dare coprinsă între 20 și 40 lei vor fi asimilați cu locuitorii cari au 2 vite

Acei cari plătesc către Stat o dare coprinsă între 40 și 60 lei se vor asimila cu locuitorii cu 4 vite.

Acei cari plătesc către Stat o dare mai mare de 60 lei se vor asimila cu locuitorii cu 6 vite.

Art. 24.—Locuitorii din comunele rurale vor fi liberi de a se scuti de munca de 5 zile în natură plătind prețul lor după cum se va fixa anual de consiliul județian, cu aprobarea ministerului de lucrări publice, și făcând această declarațiune în cursul lunei Ianuarie a fiecărui an.

Art. 25.—Prin excepțiune, locuitorii cu vite ai acelor comune, care ar fi la o depărtare mai mare de 15 kilometri de vre-o carieră de piatră sau pietriș, vor putea fi îndatorați a plăti fiecare maximum trei din cinci zile în bani. În acest din urmă caz prețul zilei de lucru se fixează în mod uniform :

Pentru ziua cu 1 vită, lei 2,— ;

” ” ” 2 vite, ” 2,50;

” ” ” 4 ” ” 3,50;

” ” ” 6 ” ” 6,—.

Art. 26.—Atât comunele în cari urmează a se aplica art. 25, cât și numărul de zile cari urmează a se plăti obligatoriu în bani de locuitorii cu vite, se hotărăște, cel mai târziu până la 5 Martie în fiecare an, de ministerul lucrărilor publice, în urma propunerii serviciului tehnic local și al avizului consiliului județian.

Art. 27.— Când prestațiunea se face în natură, locuitorul nu va putea fi chemat să lucreze la o depărtare mai mare de 20 kilometri de satul în care și are domiciliul.

Art. 28.— Când locuitorii, care n'ar fi declarat în cursul lunii Ianuarie că vor să plătească prestațiunea în bani, n'ar îndeplini-o nici în natură la chemarea care li s'ar face în timpul campaniei de lucru, ei vor fi îndatorați a plăti în bani zilele nelucrate, potrivit prețurilor fixate de consiliile județene, sporite cu 10%.

Nici într'un caz locuitorii de mai sus nu vor mai fi primiți ași achita în natură zilele rămase nelucrate după trecerea de 25 zile dela facerea somației prevăzută de art. 9 al legii de urmărire.

Art. 29.— Atât prețul zilelor de prestațiune declarat a se achita în bani, cât și al acelor neachitate în natură, se va încasa de percepătorul fiscal potrivit legii de urmărire, și acele sume se vor vărsa în casa județului ca venit la budgetul județian al drumurilor.

CAPITOLUL III

Fondurile județene de drumuri.

Art. 30.— Pentru a ajuta la construcțiunea și întreținerea drumurilor județene vicinale și comunale și în deosebi pentru facerea lucrărilor de artă trebuincioase lor, consiliile județene vor percepe două zecimi adiționale la următoarele contribuțiuni directe: foncieră, patentă și licență.

Ministerul de lucrări publice va fi îndreptățit a înscrie din oficiu aceste două zecimi în budgetele drumurilor ale județelor cari nu le-ar fi votat.

Art. 31.— Atât venitul zecimilor, cât și sumele provenite din încasarea în bani a tuturor zilelor de prestațiuni nelucrate în natură, precum și taxele de poduri, fie județene, fie vicinale comunale, precum și sumele de cari ar dispune județele și comunele și care ar proveni din orice dări din trecut pentru drumuri, vor alcătui fondul drumurilor al fiecărui județ. Aceste fonduri vor forma un capital special, care nu va putea fi întrebuințat decât pentru drumuri și dependențele lor.

De asemenea nu se vor putea da nici cu împrumut banii din aceste fonduri pentru orice alt scop.

Se înțelege că prețul zilelor de prestațiuni din comunele urbane nu intră în budgetul județian, fiind atribuit în mod exclusiv consiliul comunal din fiecare oraș.

Art. 32. — Fiecare consiliu județian va vota în fiecare an, în luna Februarie, un budget special al drumurilor, care se va împărți în budget ordinar și extraordinar.

Budgetul ordinar va cuprinde la venituri: venitul zecimilor după încasările probabile, rămășițele din zecimele trecute, după probabilitățile de încasare, sumele provenite din încasarea zilelor de prestație în bani, veniturile podurilor județene și comunale cu taxe, amenzile și restituirile.

La cheltuli: plata personalului tehnic aferentă județului și sumele trebuincioase pentru deosebitele lucrări urmând a se executa în bani.

Budgetul extraordinar va cuprinde la venituri: fondurile disponibile din anii trecuți, în care vor intra atât capitalurile depuse, datoritiile active, cât și excedentele bănești ale anului premergător; de asemenea sumele prevăzute din împrumuturi efectuate.

La cheltueli: sumele trebuincioase pentru facerea de lucrări noi de o mai mare însemnătate și al căror cost trece peste puterile veniturilor ordinare ale drumurilor.

Art. 33. — Budgetul drumurilor, după ce se vor revedea și, eventual, modifica de ministerul lucrărilor publice, vor fi aprobate în fiecare an prin decret regal.

CAPITOLUL IV

Despre întocmirea rolurilor de prestațiuni și repartițiunea zilelor.

Art. 34. — Până la 20 Ianuarie al fiecărui an, o comisiune compusă din primarul comunei sau ajutorul său, din secretar și din perceptorul fiscal, sub controlul serviciului tehnic și al prefectului, va întocmi tabloul locuitorilor supuși la prestațiuni pe baza rolurilor de contribuțiune și a catagrafiei vitelor.

Acest tablou va stă afixat la primăria și la bisericile comunei în timp de 21 zile, pentru ca fiecare interesat să poată lua cunoștință de dânsul și să ceară îndreptarea greșelilor ce s'ar putea face.

În acest termen de 21 zile contestațiunile ce se vor ivi se vor adresa judecătorului de ocol, care se va pronunța asupra lor în termen de zece zile, fără apel, opoziție și recurs.

Cererile adresate judecătorilor, pentru îndreptarea erorilor, vor fi scutite de timbru.

Art. 35. — După expirarea termenului de judecare, care va fi cel mai târziu până la 20 Februarie, se vor întocmi rolurile definitive cu îndreptările care s'ar fi putut face de judecătorii de ocol, trecându-se în aceste roluri, sub o rubrică specială, oamenii cari ar fi declarat în cursul lunei Ianuarie că vor să plătească prestațiunea în bani.

Rolurile rămase astfel definitive se vor face în patru exemplare, din care unul se va păstra la primărie, al doilea se va înainta șefului serviciului tehnic al județului, cel de al treilea administratorului financiar spre a urmări împlinirea zilelor declarate în bani și al patrula prefectului.

Rolurile definitive se vor înainta cel mult până la 5 Martie.

Art. 36. — Omiterile precum și schimbările care s'ar putea ivi în cursul anului, se vor putea îndrepta la începutul fiecărui trimestru de aceleași organe însărcinate cu întocmirea tablourilor de prestațiuni. Toate aceste schimbări se vor face, ca și tablourile definitive, în patru exemplare, comunicându-se celor în drept ca la art. 35.

Zilele omise vor putea în totdeauna fi plătite în bani.

Art. 37. — Atât primarii, cât și secretarii comunali, sunt răspunzători de exactitatea tablourilor prevăzute la art 34 și 35. Dacă neexactitățile constatate în tablourile de prestațiuni n'ar proveni din rea credință, primarii și secretarii se vor pedepsi pentru contravențiune cu amendă dela 10 la 50 lei ; iar cei care, cu rea credință, ar fi trecut neexactități în tablourile de prestațiuni se vor pedepsi pentru acest delict cu închisoare de la trei luni până la un an.

Art. 38. — Serviciul tehnic al fiecărui județ va întocmi, pentru fiecare comună și în fiecare an, luând și avizul consiliului comunal, un tablou de repartițiune al zilelor de prestațiune rămase a se lucra în natură, arătând numărul zilelor de fiecare categorie de prestatori afectate fiecărei lucrări.

Aceste tablouri, cari vor fi aprobate de prefect, vor fi înaintate, cel mai târziu până la 15 Martie, ministerului de lucrări publice, care le va putea modifica.

Art. 39. — Prefectul va hotări epocile în care urmează a se

lucră zilele de prestațiune în deosebitele regiuni ale fiecărui județ, după cuviințele agricole și împrejurările fiecăreia din ele, raportând ministerului de lucrări publice, care va avea facultatea a le modifica.

CAPITOLUL V

Personalul însărcinat cu proiectarea, executarea și priveghiarea lucrărilor

Art. 40. — Proiectarea, executarea și întreținerea drumurilor naționale, județene, vicinale și comunale-rurale se vor face de către ministerul lucrărilor publice, printr'un serviciu unic de poduri și șosele și conform legilor și regulamentelor de administrație și comptabilitate aplicabile la Stat.

Art. 41. — Serviciul tehnic, aflător în fiecare județ, va fi dator a execută toate însărcinările tehnice date de prefect și care se îndeplineau până acum de serviciile tehnice județene.

Art. 42. — Județele vor contribui la plata personalului de poduri și șosele cu sumele arătate în tabloul de mai jos, care vor fi înscrise în mod obligatoriu în budgetul drumurilor al fiecărui județ și se vor vărsa în fiecare an tezaurului public.

Art. 43. — Județele, potrivit art. 42, vor contribui anual cu sumele următoare :

Argeș	62 000 lei
Bacău	45.000 „
Botoșani	45.000 „
Brăila	38.000 „
Buzău	56.000 „
Constanța	66.000 „
Covurlui	36.000 „
Dâmbovița	45.000 „
Dolj	95.000 „
Dorohoiu	30.000 „
Fălciu	32.000 „
Gorj	49.000 „
Ialomița	50.000 „
Iași	56.000 „
Ilfov	150.000 „

Mehedinți	71.000 lei
Muscel	31.000 „
Neamțu	42.000 „
Olt	35.000 „
Prahova	70.000 „
Putna	46.000 „
Râmnicu-Sărat	40.000 „
Roman	34.000 „
Romanați	40.000 „
Suceava	36.000 „
Tecuciu	34.000 „
Teleorman	70.000 „
Tulcea	46.000 „
Tutova	36.000 „
Vâlcea	42.000 „
Vaslui	35.000 „
Vlașca	90.000 „

CAPITOLUL VI

Despre poliția drumurilor.

Art. 44. — Oricine va strica în parte sau distruge lucrări de artă, cantoane, puțuri, stâlpi, parapete, sau va sustrage cuie, buloane, sau lemne cari ar face parte din vre-o dependență sau lucrare de artă oarecare a unei șosele, se va pedepsi cu închisoare dela trei la șapte luni.

Art. 45. — Oricine va face o construcțiune, de ori-ce natură, pe zona șoselelor de orice categorie, sau o va împrejmui, ară, ori călca într'un mod oarecare, se va pedepsi cu amendă dela 25 până la 300-lei, și se va îndatoră în același timp a readuce lucrările în starea lor dinainte cu a sa cheltuială.

Art. 46. — Oricine va strica sau astupa șanțurile șoselelor într'un mod oarecare sau va împedica scurgerea apelor pe acele șanțuri, fie prin depozitarea de materiale sau de gunoae, fie în orice alt mod, se va pedepsi cu amendă da la 10 până la 50 lei, în afară de celealte îndatoriri prevăzute la art. 45.

Art. 47. — Oricine ar face săpături, gropi de orice fel, sau

vre-o lucrare oarecare, sub drumurile publice sau dependințele lor, fără autorizațiunea specială a administrațiunei tehnice, se va pedepsi cu amendă dela 25 până la 200 lei, în afară de celelalte îndatoriri prevăzute la art. 45.

Art. 48. — Acela care ar mută din loc, ar strica sau ar desființa semnele tehnice, topografice sau militare puse în interesul drumurilor, se va pedepsi cu amendă dela 25 până la 200 lei.

Art. 49. — Oricine va rupe, smulge sau tăia plantațiuni, fie de pe marginea șoselelor, fie dintr'o pepinieră a administrațiunei drumurilor, se va pedepsi cu amendă dela 25 până la 200 lei.

Se vor pedepsi cu aceiași amendă stăpânii vitelor cari ar pricinui stricăciuni plantațiunilor sus arătate.

Art. 50. — Este oprit a depune pe drumuri materiale, gunoaie, paie, sau ori-ce alt lucru, precum și de a da scurgere în șanțurile unei șosele apelor, sau altor lichide care au scurgerea lor naturală în alte părți, sub pedeapsa unei amenzi de la 20 până la 200 lei.

Art. 51. — Poliția drumurilor de orice categorie se exercită, în numele și sub autoritatea ministerului de lucrări publice :

1. De către agenții drumurilor, inspectorii, inginerii și conducătorii de orice grad, picherii, șefii de cantonieri și cantonierii ;
2. De către toți agenții poliției judecătorești.

Art. 52. — Agenții drumurilor, prevăzuți la articolul precedent și care, prin natura funcțiunei lor, pot fi chemați a încheia procese-verbale ca agenți auxiliari ai poliției judecătorești, vor depune, la intrarea lor în funcțiune, jurământul cuvenit în fața procurorului respectiv.

Art. 53. — Agenții drumurilor, prevăzuți la paragraful 1, art. 51, sunt datori, în caz de flagrant delict, a constata pe dată faptul și a încheia proces-verbal, subsemnat de dânsii și de delicvent. În caz de refuz din partea acestuia se va face mențiune în procesul-verbal.

La caz de trebuință, agenții drumurilor vor putea cere de a dreptul ajutorul forței publice pentru prinderea făptuitorului.

Art. 54. — Dacă agentul drumurilor nu știe carte, el va afirma constatarea sa înaintea primarului sau a oricărui alt agent al forței publice, care va consemna într'un proces-verbal constatarea afirmată.

Art. 55. — Procesele-verbale de constatare, în caz de flagrant delict, fac dovadă deplină până la proba contrarie. Aceste procese

verbale se vor înainta, prin agenții drumurilor, judecătorului de ocol din circumscripțiunea în care se află drumul.

Art. 56. — În cazurile în care nu este flagrant-delict agenții drumurilor vor fi datori, după ce vor fi adunat toate dovezile delic-tului, să încunoștiințeze îndată pe primarul local, sau pe oricare alt agent al poliției judecătorești, care va încheia cuvenitul proces-verbal.

În acest din urmă caz, agenții drumurilor n'au dreptul de a instrumenta ei însăși.

Art. 57. — Agenții drumurilor au dreptul de a expune și sus-ține acțiunea și de a cere atât despăgubiri civile cât și aplicarea pe-depsei, însă numai înaintea judecătorului de ocol.

Art. 58. — Judecătorul de ocol judecă cu drept de apel toate infracțiunile prevăzute în acest capitol.

Art. 59. — Amenzile și despăgubirile civile se vor executa po-trivit dreptului comun. De asemenea, în caz de insolvabilitate, se va înlocui amenda prin închisoare, conform art. 28 din codul penal.

Art. 60. — În cazurile neprevăzute prin legea de față se vor aplică dispozițiunile dreptului comun.

Art. 61. — Sumele provenite din amenzile prevăzute mai sus se vor vărsa în budgetul ordinar al drumurilor al fiecărui județ.

CAPITOLUL VI

Dispozițiuni diverse.

Art. 62. — Un anume regulament va statornici condițiunile cir-culațiunei și rulaginlui pe șosele

Art. 63. -- Anii serviți la Stat, la județe și la comune de in-ghinerii și conductorii făcând parte din corpul tehnic, precum și de personalul administrativ al drumurilor și de picherii cărora li s'au făcut rețineri, se vor întruni pentru pensie.

Regularea drepturilor la pensie se va face de casa adminis-trațiunei unde funcționarul a făcut ultimul serviciu și după regulele ei. Celelalte case vor contribui proporțional cu suma totală a retri-buțiunilor plătite și din care s'au făcut rețineri.

Aceste dispozițiuni se vor aplică și inginerilor și conductorilor județeni care funcționează actualmente.

Art. 64. — Legile privitoare la drumuri din 30 Martie 1868,

din 18 Martie 1872, din 5 Aprilie 1880, din 25 Iunie 1881, din 27 Mai 1882, din 10 Iunie 1886, articolele 51, 55, 58, 59, 63, 76, 81, 90, 104, 122, 143, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 179, 183, 203, 235 din legea pentru organizarea comunelor rurale dela 1904 în părțile care privesc drumurile, îndatoririle personalului tehnic și întrebuințarea zilelor de prestație, precum și toate legile și regulamentele contrarii legii de față, sunt și rămân abrogate.

Art. 65. — Această lege se va pune în aplicare la 1 Aprilie 1906.

L E G E

prin care Ministerul Lucrărilor Publice este autorizat a executa lucrările necesare pentru terminarea liniei Bârlad-Galați

(Promulgată cu decretul regal No. 450 din 7 Februarie 1906)

Art. 1. — Ministerul lucrărilor publice este autorizat a executa lucrările necesare pentru terminarea liniei Bârlad-Galați.

Art. 2. — Aceste lucrări se vor executa din fondul de rezervă al căilor ferate, fond ce va fi sporit cu suma de lei 1.000.000 anual, care se va preleva din veniturile căilor ferate în timp de 5 ani, începând din exercițiul 1906—1907.

L E G E

prin care Consiliul general al județului Ilfov este autorizat a contracta un împrumut de 8.250.000 lei pentru construcțiunea liniei ferate București-Oltenița

(Promulgată cu decretul regal No. 585 din 14 Februarie 1906)

Art. 1. — Consiliul general al județului Ilfov este autorizat a contracta la creditul județean și comunal, sau într'altă parte dacă s'ar găsi mai avantajos, un împrumut de 8.250.000 lei, plătitibil prin anuități în timp de 40 ani.

Art. 2. — Această sumă se va întrebuința exclusiv la construcțiunea liniei ferate București-Oltenița.

Art. 3. — Anuitățile acestui împrumut se vor acoperi, în timpul cât va dura construcțiunea liniei, din produsul zecimilor județene și

comunale, înființate în acest scop în baza art. 4 al legii căilor ferate din inițiativă privată dela 27 Maiu 1905, iar ce nu se va ajunge, din chiar capitalul împrumutat. După punerea liniei în exploatare anuitățile se vor plăti pe timp de 30 ani, din produsul zecimilor arătate mai sus, din subvențiunea acordată de Stat și din chiria de exploatare ; iar în ultimii ani, până la achitarea completă a împrumutului, din produsul zecimilor și din chiria de exploatare.

Art. 4. — În cazul în care se va găsi că este mai avantajos ca împrumutul arătat mai sus să se facă într'altă parte decât la creditul județean și comunal, condițiunile încheirii lui se vor supune aprobării ministerului lucrărilor publice.

L E G E

privitoare la împrumutul de lei 800.000 pentru clădirea
localului ministerului lucrărilor publice.

(promulgată cu decretul regal No. 821 din 24 Februarie 1906).

Art. 1. — Ministerul lucrărilor publice este autorizat să împrumute dela Casa de depuneri și consemnațiuni suma de lei 800.000, pentru clădirea palatului ministerului.

Art. 2. — Această sumă se va plăti în termen de 10 ani, înscriindu-se în acest scop în budgetul ministerului suma de lei 102.640 anual, începând din exercițiul 1908—1909.

PERSONAL

Mișcări în corpul tehnic

Prin decretul regal No. 367 din 3 Februarie 1906, d-l inginer-ordinar cl. III-a Alexandru G. Radovici, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, fiind numit, pe ziua de 15 Februarie st. n. 1906, în postul de inginer-asistent în administrațiunea căilor ferate, este trecut, pe aceeași zi, în cadrul ordinar al sus zisului corp.

— Prin decretul regal No. 520 din 10 Februarie 1906, d-l conductor cl. I-a Ion Bora, actualmente aflat în disponibilitate, fiind numit, pe ziua de 15 Februarie 1906, în serviciul tehnic județean, este rechemat pe aceeași zi, în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al corpului tehnic.

— Prin decretul regal No. 523 din 10 Februarie 1906, d-l inginer-șef cl. II Peretz Petre Paul, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, fiind numit pe ziua de 1/14 Februarie 1906, în serviciul administrațiunei căilor ferate, este trecut, pe aceeași zi, în cadrul ordinar al sus zisului corp.

— Prin decretul regal No. 896 din 27 Februarie 1906, d-nul conductor cl. I Popescu Nicolae, actualmente aflat în disponibilitate fiind numit, pe ziua de 1/14 Martie, 1906 în serviciul administrațiunei căilor ferate, este rechemat, pe aceeași zi, în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al corpului tehnic.

— Prin decretul regal No. 897 din 27 Februarie 1906, d-l conductor cl. III Adrian Munteanu aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic pe ziua de 16 Februarie 1906, când a demisionat din serviciul tehnic al comunei Constanța.

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

În serviciul de poduri și sosele

(Serviciul județean)

Prin decretul regal No. 520 din 10 Februarie 1906, d-l conductor cl. I Ion Bora este numit, pe ziua de 15 Februarie 1906, în postul de conductor în serviciul tehnic județean.

— Cu deciziunea ministerială No. 1920 din 11 Februarie 1906, d-l conductor cl. I Ion Bora este atașat, pe ziua de 15 Februarie 1906, în postul vacant de conductor cl. I la serviciul tehnic al județului Dolj.

In serviciile hidraulice

Prin decisiunea ministerială No. 2.726 din 21 Februarie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Iohan Seycot, pe ziua de 20 Februarie 1906, din postul de mecanic ce ocupa la serviciul de navigațiune fluvială

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, Având în vedere decisiunea noastră cu No. 7.616/99, relativă la confirmarea d-lui Iordan Codreanu, în postul de ajutor-focar la uzina electrică din portul Galați ;

Având în vedere raportul direcțiunei serviciului hidraulic No. 275, prin care arată că, în urma verificărei actelor de stare civilă și serviciu militar, s'a constatat că din eroare sus numitul a fost trecut sub numele de Iordan Codreanu, numele său adevărat fiind Iordache Codrescu ;

Pentru aceste motive,

Decidem :

Art. 1.—Decisiunea noastră cu No. 7.716 din 1899 se rectifică, confirmându-se în postul de ajutor-focar la uzina electrică din Galați d. Iordache Codrescu.

Art. 2.—Această rectificare se va opera și în registrele de personal ale ministerului.

Art. 3.—D. șef al diviziei personalului este însărcinat cu executarea acestei decisiuni.

Dată la 25 Februarie 1906.

p. Ministru, N. N. Herjeu

No. 3 028.

In administrațiunea căilor ferate

Prin decretul regal No. 366 din 3 Februarie 1906, s'a aprobat înaintarea următorilor impiegați, (pe ziua de 15 Februarie stil nou 1906, și anume :

1) D. Argeșeanu George I., actual impieगत definitiv clasa I, în postul de controlor clasa I ;

2) D. Glodeanu Ion N., actual impieगत definitiv clasa II, în postul de controlor clasa II ;

3) D. Noreanu Vasile, actual impieगत definitiv clasa II, în postul de impieगत definitiv clasa I ;

4) D-nii Boeru Gheorghe P. și Constantinescu Paraschiv, actuali verifcatori clasa I, în posturile de impiegați definitivi cl. II;

5) D. Greceanu Teodor G., actual impiegt definitiv clasa IV, în postul de verifcator clasa I.

— Prin decretul regal cu No. 367 din 3 Februarie 1906, d-l inginer-ordinar cl. III, Alexandru G. Radovici, este numit pe ziua de 15 Februarie 1906, în postul de inginer-asistent.

— Prin decretul regal cu No. 368 din 3 Februarie 1906, d-l Bernard George, actual controlor clasa I în serviciul administrațiunei căilor ferate, este numit, pe ziua de 15 Februarie stil nou 1906, în postul de impiegt definitiv clasa I.

— Prin decretul regal cu No. 369 din 3 Februarie 1906, d-l Dolinski Ludovic L., actual desemnator în administrațiunea căilor ferate, este numit, pe ziua de 14 Februarie stil nou 1906, în postul de arhitect-desemnator în aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 370 din 3 Februarie 1906, d-l inginer-ordinar clasa II, Negulici Ioan D., actual inginer de tracțiune, este numit pe ziua de 16 Februarie stil nou 1906, în postul de sub-inspector de tracțiune.

— Prin decretul regal cu No. 371 din 3 Februarie 1906, d-l inginer-ordinar clasa II Capriel Iosif Ant., actual inginer-asistent, este înaintat, pe ziua de 14 Februarie stil nou 1906, în postul de șef de secțiune.

- Prin decretul regal cu No. 521 din 10 Februarie 1906, d-l Leibovici Leon, actual șef de gară clasa II în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, fiindcă a devenit cu totul impropriu serviciului, din cauza infirmităței de care este atins.

— Prin decretul regal cu No. 522 din 10 Februarie 1906, d-l Chirulescu Nicolae, actual impiegt definitiv clasa II în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, fiindcă a devenit cu totul impropriu serviciului, din cauza boalei de care suferă.

— Prin decretul regal No. 523 din 10 Februarie 1906, d-l in-

giner-șef clasa II Peretz Petre Paul, este numit, pe ziua de 1/14 Februarie 1906, în postul de șef de diviziune.

— Prin decretul regal No. 524 din 10 Februarie 1906, d-l Păcuraru Alexandru, actual mecanic cl. II este degradat la calitatea de mecanic clasa III, pe ziua de 1 Ianuarie stil nou 1906, când a fost suspendat din serviciu, pentru că în acea zi, fiind destinat a conduce trenul No. 134, dela Giurgiu la București, s'a constatat că erà turmentat de băutură și a trebuit pe drum să fie retras din serviciu în gara Filaret.

— Prin decretul regal cu No. 525 din 10 Februarie 1906, d-l Miloșevici George Al., este numit, pe ziua de 1/14 Februarie 1906, în postul de impiegat definitiv în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 727 din 21 Februarie 1906, d-na Greceanu Ecaterina, actuală impiegată definitivă clasa IV, este înaintată, pe ziua de 1 Martie stil nou 1906, în postul de verifcator clasa I.

— Prin decretul regal cu No. 727 din 21 Februarie 1906, D-l Achimescu Aureliu, căruia prin legea sancționată cu decretul regal No. 2.816 din 11 Maiu 1905, și publicată în *Monitorul Oficial* No. 35 din 15 Maiu, i s'a recunoscut calitatea de cetățean român, este confirmat în postul de șef de biurou special ce ocupă în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin decretul regal cu Nd. 728 din 21 Februarie 1906, D-l Amărăscu Mihail este destituit din postul de șef de gară clasa I ce ocupa în administrațiunea căilor ferate, pe ziua 12 Decembre stil nou 1906, când a fost suspendat din funcțiune pentru grave neregularități în serviciu.

— Prin decretul regal No. 896 din 27 Februarie 1906, D-l conductor clasa I, Popescu Nicolae, este numit pe ziua de 1/14 Martie 1906, în postul de conductor în serviciul administrațiunei căilor ferate,

— Prin decretul regal No. 898 din 27 Februarie 1906, s'a primit demisiunea D-lui Cintă Nicolae, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, din postul de șef de magazie clasa I.

— Prin decretul regal No. 899 din 27 Februarie 1906, D-l Mi-

hail Emanuel, actual șef de gară cl. III destă degradat, pe ziua de 1 Martie stil nou 1906, la calitatea de șef de gară clasa IV, pentru încercare de fraudă.

— Prin deciziunea ministerială No. 2.727 din 21 Februarie 1906, s'a primit demisiunea D-lui Pătrașcu Ion I., pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, din postul de impiegat definitiv clasa I ce ocupă în serviciul administrațiunei căilor ferate.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

Prin decretul regal No. 588 din 14 Februarie 1906, în baza legii și a regulamentului pentru perceperea taxelor de $\frac{1}{2}\%$ din valoarea mărfurilor și productelor ce se importă și se exportă prin porturi, s'a aprobat tariful anexat pentru taxele de $\frac{1}{2}\%$ ce trebuiesc percepute de la valoarea mărfurilor și productelor importate și exportate prin porturi.

Acest tarif se va pune în aplicare pe ziua de 16 Februarie 1906.

TARIFUL TAXELOR DE $\frac{1}{2}\%$

No. articulului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
1 a)	Capul	2	—	Art. 1—15. Animale vii.
1 b)	"	2	—	
1 c)	"	1	50	
1 d)	"	—	10	
2	"	—	30	
3	"	1	—	
4	"	1	—	
5	"	1	—	
6	"	—	35	
7	"	—	15	
8	"	—	5	
9	100 kgr.	—	30	
10	Capul	—	01	
11	"	—	02	
12	"	—	04	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de perceptiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MAFURILOR
		Lei	B.	
13	Capul	—	20	Art. 16—58. Produse animale.
14	Bucata	—	03	
15	Capul	—	02	
16	100 kgr.	—	25	
17	"	1	—	
18	"	1	50	
19	"	—	50	
20	"	2	—	
21	"	4	—	
22	"	6	—	
23	"	—	15	
24	"	—	30	
25	"	1	25	
26	"	—	80	
27	"	Import. 1	—	
28	"	Export. —	35	
29	"	—	30	
30	"	—	40	
31	"	—	50	
32	"	—	50	
33	"	—	55	
34	"	1	—	
35	"	—	30	
36	"	—	30	
37	"	—	30	
38	"	—	45	
39	"	—	40	
40	"	1	—	
41	"	—	50	
42	"	1	—	
43	"	—	10	
44	"	1	25	
45	"	—	80	
46	"	—	30	
47	"	6	—	
48	"	—	40	
49	"	1	—	
50	"	10	—	
	"	—	30	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MAFURILOR
		Lei	B.	
51	100 kgr.	—	50	
52	"	—	35	
53	"	—	30	
54	1 kgr.	—	05	
55	"	—	05	
56	100 kgr.	1	50	
57	"	2	50	
58	1 kgr.	4	—	
59	100 kgr.	—	60	Art. 59—60. Piel crude.
60	"	—	75	
61	"	1	80	Art. 61.—67. Pielărie tăbăcită.
62	"	2	—	
63	"	2	50	
64	"	3	50	
65	"	10	—	
66	"	—	25	
67	"	—	20	
68	"	2	50	Art. 68—74. Curelărie.
69	"	5	—	
70	"	6	—	
71	"	6	—	
72	"	7	—	
73	"	10	—	
74	"	30	—	
75	"	5	—	Art. 75—80. Incălțăminte.
76	"	7	—	
77	"	15	—	
78	"	10	—	
79	"	7	50	
80	"	15	—	
81	1 kgr.	—	30	Art. 81. Mănuși.
82 a)	100 kgr.	2	—	Art. 82—87. Blănuri.
82 b)	"	3	—	
83 a)	1 kgr.	—	20	
83 b)	"	—	30	
84 a)	"	2	—	
84 b)	"	3	—	
85	100 kgr.	{ Taxa pielei de blană.		

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}$ ‰		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
86	100 kgr.	{Taxa îndoită a pielei de blană		Art. 88—92. Lânuri și păruri.
87	"	{Taxa întreită a pielei de blană		
88	"	—	40	
89	"	—	80	
90 a)	"	1	50	
90 b)	"	1	75	Art. 93—99. Torturi de lână.
91	"	—	35	
92	"	—	50	
93	"	2	50	
94	"	3	—	
95	"	2	75	Art. 100—109. Țesături de lână.
96	"	3	25	
97	"	3	—	
98	"	3	50	
99	"	{Jumătatea ta- xei asupra tor- turilor de lână.		
100	"	2	—	Art. 110 — 114. Impletituri, cea- prăzărie, dantele de lână.
101	"	3	—	
102	"	5	—	
103	"	6	—	
104	"	7	50	
105	"	{Taxa țesături- lor respective.		Art. 115 — 128. Păslă și lucrări de păslă și de păr.
106	"	5	—	
107	"	6	—	
108	"	2	50	
109	Bucata	1	50	
110 a)	100 kgr.	10	—	Art. 115 — 128. Păslă și lucrări de păslă și de păr.
110 b)	"	8	—	
111	"	8	—	
112	"	10	—	
113	1 kgr.	—	20	
114	100 kgr.	{ $\frac{1}{2}$ taxa torturi- lor țesăturilor, etc. de lână.		Art. 115 — 128. Păslă și lucrări de păslă și de păr.
115	"	1	—	
116	"	2	—	
117	"	2	—	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
182	100 kgr.	—	10	
183	"	—	03	
184	"	—	12	
185	"	—	15	
186	"	—	20	
187	"	1	50	
188	"	3	—	
189	"	—	40	
190	"	—	75	
191	"	—	75	
192	"	—	35	
193	"	—	20	
194	"	—	15	Art. 194 — 201. Legume și alte ve-
				getale alimentare uscate.
195	"	—	02	
196	"	—	08	
197	"	—	15	
198	"	—	10	
199	"	2	—	
200	"	10	—	
201	"	—	20	
202	"	—	02	Art. 202-213. Părți de plante și flori
203	"	—	05	
204	"	1	—	
205	"	{ Import	1 50	
		{ Export	— 30	
206	"	1	25	
207	"	1	25	
208 a)	"	—	50	
208 b)	"	—	15	
208 c)	"	3	—	
208 d)	"	—	10	
209	"	—	20	
210	"	—	15	
211	"	1	5	
212	1 kgr.	—	01	
213	"	—	$\frac{1}{2}$	
214	100 kgr.	—	75	Art. 214—220. Semințe.
215	"	—	12	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
216	100 kgr.	—	50	Art. 221—223. Uleiuri vegetale.
217	"	—	15	
218	"	1	—	
219	"	1	50	
220	"	—	60	
221 a)	"	—	35	
221 b)	"	—	35	
222	"	—	40	
223	"	—	60	
224	"	{ Import — Export —	40 16	Art. 224—233. Băuturi.
225	"	{ Import 1 — Export —	— 30	
226	"	—	20	
227	"	—	30	
228 a)	"	{ Import — Export —	75 15	
228 b)	"	1	—	
229	"	1	50	
230	"	—	30	
231	"	{ Import 1 — Export —	50 30	
232	"	—	30	
233	"	1	50	Art. 234—256. Fructe.
234 a)	"	{ Import — Export —	30 10	
234 b)	"	—	20	
234 c)	"	—	15	
235	"	—	10	
236	"	—	30	
237	"	{ Import — Export —	30 15	
238	"	—	50	
239	"	—	15	
240	"	—	10	
241	"	—	20	
242	"	—	10	
243	1 kgr.	—	30	
244	100 kgr.	—	60	
245	"	—	80	
246	"	—	20	
247	"	—	75	
248	"	—	50	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MAFURILOR
		Lei	B.	
249	100 kgr.	—	60	
250	"	1	25	
251	"	3	—	
252	"	—	45	
253	"	1	—	
254	"	1	40	
255	"	2	—	
256	"	1	—	
257	"	—	15	Art. 257—263. Zahăr și zaharicale.
258	"	—	20	
259	"	—	25	
260	"	1	—	
261	"	—	30	
262	"	—	25	
263 a)	"	1	—	
263 b)	"	1	50	
264	"	—	10	Art. 264—282. Arbori, lemn și industriile derivate.
265	"	—	25	
266 a)	"	2	50	
266 b)	"	—	40	
267	"	—	20	
268	"	—	25	
269	"	—	05	
270	"	—	06	
271	"	—	00 $\frac{1}{2}$	
272	"	—	03	
273	"	—	50	
274	1 m. c.	—	07	
275	100 kgr.	—	05	
276	"	—	20	
277	"	—	05	
278	"	—	08	
279	"	—	22	
280	"	—	25	
281	"	—	25	
282	"	—	30	
283	"	—	08	Art. 283—288. Rotărie.

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
284	100 kgr.	—	15	
285	"	—	15	
286	"	—	20	
287	"	—	50	
288	"	—	75	
289	"	—	40	Art. 289—294. Tâmplărie.
290	"	—	60	
291	"	2	—	
292	"	4	—	
293	"	1	50	
294	"	6	—	
295	"	—	50	Art. 255—297. Strungărie.
296	"	1	—	
297	"	3	—	
298	"	—	60	Art. 298—317. Obiecte nedenumite de lemn și de alte materii vegetale
299	"	—	45	
300	"	—	60	
301	"	1	50	
302	"	—	03	
303	"	—	35	
304	"	—	50	
305	"	—	20	
306	"	—	30	
307	"	1	50	
308	"	3	—	
309	"	8	—	
310	"	—	30	
311	"	2	—	
312	"	—	30	
313	"	—	10	
314	"	8	—	
315	"	10	—	
316	"	10	—	
317	"	15	—	
318 a)	"	—	15	Art. 318—323. Materii textile.
318 b)	"	—	25	
319 a)	"	—	30	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de 1/2 0/0		DESEMNAAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
319 b)	100 kgr.	—	45	Art. 324--341. Torturi din textile vegetale.
320	"	—	45	
321	"	—	55	
322 a)	"	—	60	
322 b)	"	—	70	
323	"	2	—	
324 a)	"	—	30	
324 b)	"	—	40	
324 c)	"	—	60	
325	"	{ Taxa celor nevopsite, plus 10 bani.		
326 a)	"	—	35	
326 b)	"	—	45	
326 c)	"	—	75	
327	"	{ Taxa celor nevopsite, plus 10 bani.		
328 a)	"	—	55	
328 b)	"	—	65	
328 c)	"	—	80	
328 d)	"	1	—	
329	"	{ Taxa tortului nevopsit cu o suprataxă de bani 10.		
330 a)	"	—	65	
330 b)	"	—	75	
330 c)	"	1	—	
330 d)	"	1	25	
331	"	{ Taxa asupra tortului răsucit nealbit, cu o supra taxă de 10 bani.		
332	"	2	50	
333	"	1	—	
334	"	1	10	
335	"	1	50	
336	"	1	75	
337	"	1	20	
338	"	1	30	
339	"	2	—	
340	"	2	50	

No. articolului din taritul vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
341	100 kgr.	1	30	Art. 342—349. Frânghierie.
342	"	—	50	
343 a)	"	—	40	
343 b)	"	—	50	
343 c)	"	—	60	
344	"	{ Taxa celor nevăpsite, plus 10 bani.		Art. 350—376. Țesături, pangli- cărie, ceaprazărie.
345 a)	"	—	50	
345 b)	"	—	80	
345 c)	"	1	40	
346	"	{ Taxa celor nealbite, cu o suprataxă de 10 bani.		
347	"	1	—	
348	"	1	—	
349	"	1	25	
350 a)	"	—	30	
350 b)	"	—	50	
350 c)	"	—	80	
350 d)	"	1	—	
350 e)	"	1	—	
351	"	—	50	
352 a)	"	1	50	
352 b)	"	1	75	
353 a)	"	1	75	
353 b)	"	2	—	
353 c)	"	2	25	
353 d)	"	2	50	
354 a)	"	2	75	
354 b)	"	4	—	
354 c)	"	5	—	
355	"	{ Taxa asupra pânzelor ne- albite, plus 20 bani.		
356	"	{ Taxa asupra pânzelor ne- albite, plus 30 bani.		
357 a)	"	3	—	
357 b)	"	4	—	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAȚIA MĂRFURILOR
		Lei	B.	
358 a)	100 kgr.	1	30	
358 b)	"	1	50	
358 c)	"	2	—	
359 a)	"	1	50	
359 b)	"	1	75	
359 c)	"	2	25	
360 a)	"	1	75	
360 b)	"	2	—	
360 c)	"	2	75	
361 a)	"	2	—	
361 b)	"	2	25	
361 c)	"	3	—	
362	"	Taxa celor nealbite, plus 10 bani.		
363	"	Taxa celor nealbite, plus 10 bani.		
364	"	Taxa celor nealbite, plus 15 bani.		
365	"	2	—	
366	"	3	50	
367	"	4	—	
368 a)	"	2	50	
368 b)	"	4	—	
369	"	4	—	
370	"	5	—	
371 a)	"	7	—	
371 b)	"	10	—	
372	"	12	—	
373	"	1	50	
374	"	3	50	
375	"	5	—	
376	"	4	—	
377 a)	"	1	75	Art. 377—382. Impletituri, dante- lărie, broderie.
377 b)	"	2	—	
377 c)	"	2	50	
378	"	Taxa celor nealbite, plus 10 bani		
379 a)	"	3	—	

No. articulului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MĂRFURILOR
		Lei	B.	
379 b)	100 kgr.	4	—	Art. 383—407. Obiecte fabricate din țesături, confecțiuni și arti- cole de modă.
379 c)	"	6	—	
380	"	{ Taxa celor simple, plus 50 bani.		
381 a)	"	15	—	
381 b)	"	30	—	
382	"	15	—	
383	"	—	30	
384	"	{ Taxa îndoită a țesăturii care for- mează fața obiectului.		
385	"	Idem.		
386	"	{ Taxa întreită a țesăturii care for- mează fața obiectului.		
387	"	10	—	
388	Bucata	—	08	
389 a)	1 kgr.	—	12	
389 b)	"	—	30	
390 a)	"	—	10	
390 b)	"	—	12	
390 c)	"	—	30	
391	"	{ Taxa îndoită a celor sim- ple.		
392 a)	"	—	08	
392 b)	"	—	10	
392 c)	"	—	30	
393 a)	"	—	15	
393 b)	"	—	30	
394 a)	"	—	02	
394 b)	"	—	05	
394 c)	"	—	30	
395	Bucata	—	25	
396	"	—	03	
397	"	—	10	
398	1 kgr.	—	15	
399	"	—	20	



No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
400	Bucata	—	02	
401	"	—	04	
402	"	—	06	
403	"	—	15	
404 a)	1 kgr.	—	04	
404 b)	"	—	15	
404 c)	"	—	60	
405 a)	100 kgr.	{ Taxa țesătu- rei respectiv Taxa îndoită a țesăturii respective. Taxa întreită a țesăturii respective. Taxa întreită a țesăturii respective.		
405 b)	"			
406	"			
407	"			
408	"	—	80	Art. 408—417. Țesături combinate cu alte materii decât cele textile.
409	"	—	75	
410	"	2	—	
411	"	2	50	
412	"	3	—	
413	"	5	—	
414	"	2	50	
415	"	10	—	
416	"	{ Taxa torturi- lor, țesături- lor, etc., sim- ple. Taxa întreită a torturilor, țesăturilor, etc., simple.		
417	"			
418	"	—	08	Art. 418—435. Hârtie.
419	"	—	09	
420	"	—	12	
421	"	—	18	
422	"	—	02	
423	"	—	11	
424	"	—	18	
425	"	—	20	
426	"	—	35	
427	"	—	70	
428	"	—	90	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
429	100 kgr.	3	—	
430 a)	"	—	40	
430 b)	"	2	—	
430 c)	"	3	—	
431	"	3	—	
432	"	1	—	
433	"	2	50	
434	"	10	—	
435	"	2	—	
436	"	Scutit		Art. 436—458. Manuscripte și im- primare.
437	"	3	50	
438	"	3	50	
439	"	3	50	
440 a)	"	3	50	
440 b)	"	3	50	
441	"	5	—	
442	"	5	—	
443	"	3	—	
444	"	Proibit		
445	"	3	75	
446	"	6	—	
447	"	2	—	
448	"	Proibit		
449	"	—	20	Art. 449—451. Hârtie și carton, combinat cu alte materii.
450	"	—	30	
451	"	3	—	
452	"	2	—	Art. 452—454. Celuloid.
453	"	3	—	
454	"	5	—	
455	"	1	50	Art. 455—479. Sucuri vegetale.
456	"	2	—	
457	"	2	50	
458	"	3	—	
459	"	3	50	
460 a)	"	3	50	
460 b)	"	5	—	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
461 a)	100 kgr.	5	—	
461 b)	"	6	—	
462	"	6	—	
463	"	7	—	
464	"	—	09	
465	"	—	20	
466	"	—	15	
467	"	—	20	
468	1 kgr.	—	02	
469	"	—	01	
470	"	—	13	
471	100 kgr.	—	10	
472	"	—	40	
473	"	1	75	
474	"	2	—	
475	"	1	—	
476	"	—	20	
477	"	—	20	
478	"	1	50	
479	"	—	05	
480 a)	"	—	25	Art. 480—482. Ape și săruri.
480 b)	"	—	25	
481	"	1	—	
482	"	—	$01\frac{1}{2}$	
483 a)	"	—	$00\frac{1}{2}$	Art. 483—512. Pământuri și pietre
483 b)	"	—	$00\frac{1}{2}$	
484	"	—	$00\frac{1}{2}$	
485	"	—	01	
486	"	—	02	
487	"	—	04	
488	"	—	15	
489	"	—	10	
490	"	—	15	
491	"	—	20	
492	"	2	—	
493	"	3	—	
494	"	5	—	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
495	100 kgr.	—	05	
496	"	—	08	
497	"	—	15	
498	"	—	30	
499	"	—	20	
500	"	—	45	
501	"	10	—	
502	"	15	—	
503	"	—	10	
504	"	25	—	
505	1 kgr.	7	50	
506	100 kgr.	1	—	
507	"	75	—	
508	1 kgr.	50	—	
509	100 kgr.	15	—	
510	"	25	—	
511	"	—	50	
512	"	—	75	
513	"	—	01 $\frac{1}{2}$	Art. 513—519, Produse din pietre.
514	"	—	20	
515	"	—	03	
516	"	—	06	
517	"	—	12	
518	"	—	20	
519	"	—	40	
520	"	—	02	Art. 520-531. Materiale diverse din pământuri și alte produse arse.
521	"	—	05	
522	"	—	07	
523	"	—	12	
524	"	—	10	
525	"	—	20	
526	"	—	40	
527	"	—	50	
528	"	—	80	
529	"	—	40	
530	"	1	50	
531	"	2	—	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAȚIA MĂRFURILOR
		Lei	B.	
532	100 kgr.	—	07	Art. 532-562. Sticlă, smalt, instru-
533 a)	"	—	12	mente optice.
533 b)	"	—	15	
533 c)	"	—	18	
534	"	—	25	
535 a)	"	—	15	
535 b)	"	—	18	
535 c)	"	—	20	
536	"	—	40	
537	"	—	20	
538	"	—	25	
539	"	—	13	
540	"	—	15	
541	"	—	20	
542	"	—	25	
543	"	—	30	
544	"	—	40	
545	"	—	50	
546	"	1	—	
547	"	2	—	
548	"	2	50	
549	"	5	—	
550	"	1	—	
551	"	1	25	
552	"	1	50	
553	"	2	—	
554	"	2	—	
555	"	4	—	
556	"	2	—	
557	"	4	—	
558	"	7	50	
559 a)	1 kgr.	—	15	
559 b)	"	1	—	
559 c)	"	10	—	
560 a)	"	—	15	
560 b)	"	1	—	
560 c)	"	6	—	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MAFURILOR
		Lei	B.	
561	1 kgr.	{ Jumătate la $\frac{1}{2}\%$ din valoarea în scrisă prin facturi sau alte acte.		
562	100 kgr.	12	50	
563	"	—	05	Art. 563—574. Asfalt, bitumuri și petroleum.
564	"	—	15	
565	"	—	01 $\frac{1}{2}$	
566	"	—	04	
567	"	—	05	
568	"	—	02 $\frac{1}{2}$	
569	"	—	50	
570	"	—	45	
571	"	—	80	
572	"	{ Import	35	
573	"	Export	10	
574	"	—	50	
575	1 kgr.	1	—	Art. 575—577. Chihlibar.
576	"	—	40	
577	100 kgr.	1	50	
578	"	—	00 $\frac{1}{2}$	Art. 578—583. Produse miniere și metale.
579	"	—	01 $\frac{1}{2}$	
580	"	—	02	
581	"	—	15	
582	"	—	04	
583	"	{ Jumătate la $\frac{1}{2}\%$ din va- loarea după factură sau alte acte.		
584	"	—	04	Art. 584—595. Fer.
585	"	—	06	
586	"	—	08	
587	"	—	10	
588	"	—	10	
589	"	—	15	
590 a)	"	—	10	
590 b)	"	—	10	
590 c)	"	—	15	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
591 a)	100 kgr.	—	15	
591 b)	"	—	20	
591 c)	"	—	25	
592	"	—	60	
593	"	—	90	
594	"	{ Taxa indoită a tablei res- pective		
595	"			
596 a)	"	—	12	Art. 596—612. Obiecte de fer.
596 b)	"	—	15	
597 a)	"	—	20	
597 b)	"	—	30	
598	"	—	55	
599 a)	"	—	12	
599 b)	"	—	14	
599 c)	"	—	18	
600 a)	"	—	30	
600 b)	"	—	40	
600 c)	"	—	50	
601 a)	"	—	75	
601 b)	"	1	—	
601 c)	"	1	50	
602	"	—	25	
603	"	—	35	
604	"	—	50	
605 a)	"	—	30	
605 b)	"	—	40	
605 c)	"	—	50	
605 d)	"	—	75	
606 a)	"	—	45	
606 b)	"	—	60	
606 c)	"	—	75	
606 d)	"	1	25	
607 a)	"	1	25	
607 b)	"	1	75	
607 c)	"	2	50	
607 d)	"	4	—	
608	"	—	40	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MĂRFURILOR
		Lei	B.	
609	100 kgr.	—	60	
610	"	—	40	
611	"	—	60	
612 a)	"	—	45	
612 b)	"	—	60	
612 c)	"	—	80	
613 a)	"	—	20	Art. 613—614. Bulonărie și șuru- părie.
613 b)	"	—	30	
613 c)	"	—	60	
614 a)	"	—	30	
614 b)	"	—	60	
614 c)	"	1	—	
614 d)	"	3	—	
615	"	—	18	Art. 615—622. Obiecte de tablă de fer.
616	"	—	40	
617	"	—	30	
618	"	—	40	
619	"	—	60	
620	"	1	—	
621	"	—	60	
622	"	—	75	
623 a)	"	—	18	Art. 623 - 634. Sârmă.
623 b)	"	—	25	
623 c)	"	—	40	
624 a)	"	—	21	
624 b)	"	—	30	
624 c)	"	—	50	
625	"	—	90	
626	"	—	30	
627 a)	"	—	18	
627 b)	"	—	32	
627 c)	"	—	50	
628	"	1	25	
629	"	5	—	
630	"	—	30	
631	"	—	40	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
632 a)	100 kgr.	—	40	
632 b)	"	—	60	
633 a)	"	—	30	
633 b)	"	—	40	
633 c)	"	—	60	
634 a)	"	—	35	
634 b)	"	—	50	
634 c)	"	—	75	
634 d)	"	2	—	
635 a)	"	—	15	Art. 635—636. Cuie de fer.
635 b)	"	—	20	
635 c)	"	—	30	
636	"	—	30	
637 a)	"	1	—	Art. 637—640. Lăcătușerie.
637 b)	"	1	25	
637 c)	"	2	—	
638	"	1	50	
639	"	2	—	
640	"	3	50	
641	"	—	35	Art. 641—650. Unelte de fer.
642	"	—	65	
643	"	Taxa dela art 605 și 606 după fel și greutate.		
644	"			
645	"	—	45	
646 a)	"	—	40	
646 b)	"	—	60	
646 c)	"	2	—	
647	"	3	—	
648	"	—	75	
649 a)	"	1	50	
649 b)	"	1	—	
650	"	1	25	
651 a)	"	1	—	
651 b)	"	1	50	Art. 651—655. Cuțitărie și arme.
651 c)	"	3	—	
651 d)	"	10	—	
652	"	15	—	
		10	—	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
653	100 kgr.	5	—	
654	"	6	—	
655 a)	"	Scutit		
655 b)	"	10	—	
655 c)	"	10	—	
656	"	12	50	Art. 656—658. Obiecte mici de fer
657	"	4	—	
658	"	15	—	
659	"	—	17	Art. 659-662. Plumb și aliagele sale.
660	"	—	25	
661	"	—	60	
662	"	—	60	
663 a)	"	—	20	Art. 663—667. Zinc pur și în alia- gele sale.
663 b)	"	—	25	
664	"	—	38	
665	"	1	—	
666	"	1	50	
667	"	2	50	
668 a)	"	1	75	Art. 668—671. Cositor pur și în aliagele sale.
668 b)	"	2	—	
669	"	2	50	
670	"	3	50	
671	"	5	—	
672	"	2	—	Art. 672—675. Aluminu pur și în aliagele sale.
673 a)	"	2	50	
673 b)	"	4	—	
674	"	7	—	
675	"	12	50	
676	"	3	50	Art. 676—681. Nikel pur și în a- liagele sale.
677	"	4	—	
678	"	5	—	
679	"	7	50	
680	"	10	—	
681	"	15	—	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MAFURILOR
		Lei	B.	
682	100 kgr.	—	80	Art. 682—699. Aramă pură și în aliagele sale.
683	"	1	25	
684	"	2	—	
685	"	3	—	
686	"	1	25	
687	"	2	—	
688	"	2	—	
689	"	5	—	
690	"	10	—	
691	"	1	50	
692	"	5	—	
693 a)	"	2	50	
693 b)	"	3	50	
694	"	3	—	
695	"	5	—	
996	"	7	50	Art. 697—701. Argint și aur.
697	1 kgr.	—	50	
698	"	—	70	
699	"	—	80	
700	"	17	50	
701	"	22	50	
702 a)	100 kgr.	Jumătate la sută din va- loarea după factură sau alte acte.		Art. 702—719. Obiecte fine de me- tale combinate.
702 b)	"			
703	"	5	—	
704	"	6	—	
705	1 kgr.	—	70	
706	"	—	90	
707	"	15	—	
708	"	—	05	
709	"	—	12	
710	"	—	75	
711	"	—	90	
712	"	20	—	
713	"	—	06	
714	"	—	15	
715	"	—	90	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
716	1 kgr.	1	—	
717	"	15	—	
718	"	—	10	
719	"	—	15	
720	"	—	25	Art. 720—732. Articole de găteală și monede.
721	"	1	—	
722	"	1	50	
723	"	2	50	
724	"	20	—	
725	100 kgr.	Scutite		
726	—	Probite		
727	1 kgr.	—	15	
728	—	Probite		
729	1 kgr.	—	75	
730	—	Probite		
731	1 kgr.	17	50	
732	—	Probite		
733	100 kgr.	—	10	Art. 733—734. Pucioasă.
734	"	—	15	
735 a)	"	—	40	Art. 735—750. Mașini și cabluri.
735 b)	"	—	45	
735 c)	"	—	50	
735 d)	"	—	60	
735 e)	"	—	80	
736 a)	"	—	45	
736 b)	"	—	50	
736 c)	"	—	75	
736 d)	"	1	—	
737	"	—	60	
738	"	—	60	
739	"	—	50	
740	"	—	75	
741	"	15	—	
742	"	2	50	
743	"	—	50	
744 a)	"	—	45	
744 b)	"	—	50	

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
744 c)	100 kgr.	—	60	
744 d)	"	—	70	
744 e)	"	—	85	
744 f)	"	1	—	
745 a)	"	1	75	
745 b)	"	2	50	
745 c)	"	4	—	
746	"	2	50	
747	"	—	75	
748	"	3	75	
749	"	5	—	
750 a)	"	2	—	
750 b)	"	2	50	
750 c)	"	3	50	
750 d)	"	4	50	
750 e)	"	6	—	
751 a)	"	—	60	Art. 751 — 754. Vehicule.
751 b)	"	—	75	
751 c)	"	1	—	
752 a)	"	5	—	
752 b)	"	6	—	
752 c)	"	7	50	
752 d)	"	10	—	
752 e)	"	15	—	
753	"	10	—	
754	"	12	50	
755	Tona	Scutit	—	Art. 755 — 757. Vase plutitoare.
756	"	"	—	
757 a)	Bucata	—	25	
757 b)	Tona de ca- pacitate de transport.	—	15	
757 c)		—	30	
758	100 kgr.	2	—	Art. 758 — 764. Ceasornicărie.
759 a)	"	4	—	
759 b)	"	6	—	
759 c)	"	10	—	
760 a)	Bucata	—	05	
760 b)	"	—	08	

No. articulului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
760 c)	Bucata	—	25	
761	"	—	03	
762 a)	1 kgr.	—	15	
762 b)	"	—	25	
762 c)	"	—	75	
762 d)	"	20	—	
763	"	—	08	
764	"	—	08	
765	100 kgr.	1	25	Art. 765-768. Instrumente de muzică
766	1 kgr.	—	10	
767	"	—	12	
768	"	—	05	
769	100 kgr.	2	—	Art. 769--772. Jucării.
770	"	2	50	
771	"	3	—	
772	"	8	—	
773 a)	"	—	40	Art. 773—810. Produse chimice.
773 b)	"	—	75	
774	1 kgr.	—	20	
775	100 kgr.	—	08	
776	"	—	15	
777	"	—	40	
778	"	—	30	
779	"	1	75	
780	"	1	50	
781	"	1	50	
782	"	—	30	
783	"	—	60	
784	"	—	12	
785	"	—	20	
786	"	—	50	
787	"	—	40	
788	"	—	05	
789	"	—	50	
790	"	—	50	
791	"	1	—	
792	"	1	—	
793	"	1	—	

No. articolei din tariful vamal	Unitatea de percepție	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
794 a)	1 kgr.	—	03	
794 b)	"	—	03	
795	"	—	04	
796	"	—	05	
797	"	—	05	
798	"	—	10	
799 a)	"	—	10	
799 b)	"	—	15	
800	"	2	50	
801	100 kgr.	2	—	
802	"	1	—	
803	"	1	50	
804	"	1	50	
805	"	—	30	
806	"	1	—	
807	"	2	—	
808	—	Proibit		
809	1 kgr.	—	05	
810	100 kgr.	—	20	
811	1 kgr.	—	$\frac{1}{2}$	Art. 811—824. Produse medica- mentoase nedenumite.
812	"	—	$\frac{1}{2}$	
813	"	—	02	
814	"	—	25	
815	"	1	—	
816	"	—	40	
817	"	—	75	
818	"	—	10	
819	"	—	02	
820	"	—	12	
821	"	—	05	
822 a)	"	—	02	
822 b)	"	—	12	
823	"	—	12	
824 a)	"	—	05	
824 b)	"	—	12	
824 c)	"	—	12	
825 a)	"	5	—	Art. 825—828. Parfumerie.

No. articolului din tariful vamal	Unitatea de percepțiune	Taxa de $\frac{1}{2}\%$		DESEMNAREA MARFURILOR
		Lei	B.	
825 b)	1 kgr.	2	—	
825 c)	"	—	15	
826	"	—	25	
827 a)	100 kgr.	3	—	
827 b)	"	5	—	
828	"	3	50	
829	"	—	08	Art. 829—848. Colori și lacuri.
830	"	—	10	
831	"	—	25	
832	"	1	50	
833	"	—	30	
834	"	1	—	
835	"	1	—	
836	"	1	25	
837	"	2	—	
838	"	2	50	
839	"	—	60	
840	"	—	50	
841	"	—	75	
842	"	2	—	
843	"	3	—	
844	"	7	50	
845	"	1	—	
846	"	—	80	
847	"	—	80	
848	"	—	20	
849	"	1	50	Art. 849—854. Explosive.
850	"	—	03	
851	"	3	—	
852	"	2	—	
853	—	Proibit		
854	100 kgr.	3	50	

Prin decretul regal No. 354 din 31 Ianuarie 1906, în virtutea art. 3 din legea căilor ferate din inițiativă privată dela 23 Martie 1900 și pe temeiul art. 69 din legea de expropriere pentru cauză de utilitate publică, s'a declarat de utilitate publică, cu urgență, exproprierea terenurilor necesare construcțiunei liniei ferate București-Oltenești și dependințelor ei, a cărei concesiune a fost acordată județului Ilfov pe baza legilor căilor ferate din inițiativă privată din 23 Martie 1900 și 27 Maiu 1905.

— Prin decretul regal No. 462 din 8 Februarie 1906, pe temeiul art. 3 din legea căilor ferate din inițiativă privată, s'a declarat de utilitate publică construcția liniei ferate aeriană dintre punctul Dumitrești-de-Sus și Gara Gugești din județul Râmnicu-Sărat, concedată d-lor Gebr. Rosenberg, pe temeiul art. 3, 5 și 21 din sus citata lege, pentru a le servi exclusiv la transportul lemnăriei din pădurea Chiojdieni.

— Prin decretul regal No. 627 din 16 Februarie 1906, în virtutea art. 3 din legea căilor ferate din inițiativă privată dela 23 Martie 1900, și pe temeiul art. 69 din legea de expropriere pentru cauză de utilitate publică, s'a declarat de utilitate publică cu urgență, exproprierea terenurilor necesare construcțiunei liniei ferate Ploești-Urziceni-Slobozia și dependințelor ei, a cărei concesiune a fost acordată județelor Prahova și Ialomița, în baza legilor căilor ferate din inițiativă privată din 23 Martie 1900 și 27 Maiu 1905.

— Prin decretul regal No. 628 din 16 Februarie 1906, în vederea art. 71 din legea consiliilor județene, precum și dispozițiilor art. 6 din legea dela 27 Maiu 1905, privitoare la complectarea legii pentru construirea și exploatarea căilor ferate din inițiativă privată dela 23 Martie 1900, s'a aprobat ca județul Ialomița să perceapă o zecime asupra foncierei, patentei și licenței, al cărui venit să fie afectat pentru plata anuităților împrumutului ce se va face pentru construirea liniei ferate Slobozia-Urziceni-Ploești.

— Prin decretul regal No. 713 din 20 Februarie 1906, s'a declarat de utilitate publică, cu urgență, exproprierea terenurilor ne-

cesare construcțiunei liniei ferate Pucioasa-Moroeni și dependințelor ei, a cărei concesiune a fost acordată județului Dâmbovița pe baza legilor căilor ferate din inițiativă privată din 23 Martie 1900 și 27 Maiu 1905.

— Prin decretul regal No. 714 din 20 Februarie 1906, în virtutea art. 71 din legea consiliilor județene, precum și dispozițiilor art. 6 din legea dela 27 Maiu 1905, privitoare la complectarea legi pentru construirea și exploatarea căilor ferate din inițiativă privată dela 23 Martie 1900, s'a aprobat ca județul Dâmbovița să perceapă, cu începere dela 1 Aprilie 1906, o jumătate de zecime asupra foncierei, patentei și licenței, al cărui venit să fie afectat pentru plata anuităților împrumutului ce se va face pentru construcția liniei ferate Pucioasa-Moroeni.

Prin decretul regal No. 927 din 28 Februarie 1906, în baza art. 93 din constituțiune, s'a aprobat ca serviciul de viza paspoartelor și revizia bagajelor călătorilor de pe vasele S. M. R. pe distanța Constanța-Constantinopol, să se îndeplinească conform prescripțiunilor următorului :

REGULAMENT

pentru

Serviciul de viza pașapoartelor și revizia bagajelor de pe vasele S. M. R. pe distanța Constanța-Constantinopol.

Art. 1. Viza paspoartelor și revizia bagajelor călătorilor care vin la Constanța sau se duc la Constantinopol cu vapoarele S. M. R., se va face chiar în timpul călătoriei de un impiegat vamal, însărcinat anume cu aceasta.

Art. 2. Impiegatul vamal va pleca din Constanța în fiecare Joi și Duminică, și la Constantinopol va părăsi vaporul pentru a se reîntoarce cu celelalte care sosesc în Constanța în fie-care Marți și Sâmbătă seara.

Art. 3. Locuința impiegatului va fi pe vapor, dându-i-se o cabină; asemenea i se va da și hrana după alocația care se dă ofițerului bordului.

Art. 4. In ce privește serviciul de control al călătorilor și

al actelor lor de drum (paspoartelor), impiegatul vamal este pus în Constanța sub controlul șefului poliției portului, iar în ce privește serviciul vamal sub controlul biuroului vamal din acest oraș. În timpul parcursului și în porturile străine, comandantul vaporului va decide asupra oricărei neînțelegeri ce se va naște din îndeplinirea serviciului de către impiegatul vamal, acesta fiind obligat a comunica șefului poliției portului Constanța sau biuroului vamal din acest port, despre orice hotărâre de asemenea natură, luată de comandant.

Art. 5. Agentul vamal va vizita bagajele călătorilor ce intră în țară conform instrucțiunilor ce i se vor da de către biurul vamal, păstrând registrele și imprimatele necesare.

Acest impiegat îndată ce va revizui bagajele va lipi pe fiecare colet o etichetă cu inscripția „revizuit“.

În cazul când din forță majoră, fie că timpul va fi rău sau că călătorul va fi bolnav și nu va putea asista la revizuirea bagajelor, atunci ele se vor revizui la sosirea vaporului în port și tot pe vapor, când li se vor aplica și eticheta de mai sus.

Nici un colet nu va eși din vapor dacă nu va avea eticheta prevăzută mai sus, prin care să se constate că a fost revizuit.

Bagajele predate pentru țări străine se vor plumbui, îndeplinindu-se actele de transit pe bordul vaporului.

Art. 6. Controlul actelor de călătorie se va face de impiegatul vamal, conform prescripțiunilor regulamentului asupra serviciului de poliție la punctele de frontieră, în porturi și gări, și instrucțiunilor relative.

Paspoartele vizate se vor înapoia călătorilor cel puțin cu o jumătate de oră înainte de sosirea vaporului în port.

La sosirea vaporului în portul Constanța, agentul vamal va predă șefului poliției portului liste de călătorii intrați și eșiți din țară, alcătuite după un anume formular dat de ministerul de interne.

Art. 7. Toate taxele ce se vor încasa atât din vămuirea bagajelor, cât și din viza paspoartelor, se vor vărsa la biurul vamal, ori de câte ori vaporul va sosi în Constanța.

Art. 8. Dispozițiunile de mai sus fiind luate în scopul ca călătorii să nu fie prea mult jigniți cu ocazia vizei paspoartelor și revizuirea bagajelor, impiegatul vamal va avea în vedere că ase-

menea vizite să se facă la orele convenabile și întrebuințând cea mai mare delicateță cu călătorii.

Impiegatului vamal îi este cu desăvârșire interzis de a vizita bagajele călătorilor cari esă din țară.

Când călătorii vor fi prea numeroși, impiegatul vamal va putea fi ajutat în lucrările sale de către manipulantul vaporului, care va fi obligat a-i da concursul său, acesta însă numai în timpul parcursului.

Art. 9. La sosirea vapoarelor în Constanța, călătorii vor putea eși din vapor fără nici o altă formalitate.

Ministerele de finanțe și interne vor putea controla, prin delegați speciali, modul cum impiegatul vamal imbarcat își îndeplinește îndatoririle sale. Delegatul respectiv se va imbarca la Constanța sau Constantinopol și i se va acorda ori când, la cerere, transportul gratuit.

Art. 10. La intrarea pasagerilor pe vaporul ce este a plecă din Constanța, șeful poliției portului va vedea paspoartele tuturor persoanelor ce intră pe bord; dânsul însă nu va face nici o înscriere pentru a nu reține pe călători, de oarece toate înscrierile se vor face în timpul parcursului de către impiegatul vamal.

Prezentarea paspoartelor șefului poliției portului Constanța se va face de către impiegatul vamal imbarcat.

Art. 11. În tot timpul parcursului, dacă agentul vamal va primi informațiuni că sunt călători cari s'au închis în cabine, în scopul de a se eschiva dela revizuirea bagajelor sau viza paspoartelor, dânsul va cere concursul comandantului vaporului, care în asemenea împrejurări nu îl va putea refuza.

Art. II. Miniștrii Noștri secretari de Stat la departamentele de interne, finanțe și lucrări publice sunt însărcinați cu executarea acestui decret.

Dat în București, la 28 Februarie 1906.

CAROL

Ministrul de Interne,
G. Gr. Cantacuzino.

Ministrul de finanțe,
Take Ionescu.

Ministrul lucrărilor publice,

Ion C. Grădișteanu.

No. 927.

Jurnal

Consiliul miniștrilor în ședința sa de astăzi 30 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru de lucrări publice cu No. 854, privitor la rezultatul licitațiunei ținută în ziua de 25 Ianuarie stil nou a. c., pentru furnitura a 44 mașini-locomotive mixte cu tenderele și sculele lor.

Având în vedere motivele din sus citatul referat precum și dispozițiunile art. 81 din legea comptabilităței publice.

Decide :

Autoriză :

a) Să se încheie următoarele contracte :

1. Cu fabrica „K. K. priv. oestr. ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“ din Viena, pentru furnitura a :

23 mașini-locomotive mixte cu tenderile și sculele lor cu prețul unitar de 71.190 lei . . . lei aur 1.637.370,—

2 garnituri de piese de schimb cu prețul de 20.000 lei garnitura . . . „ „ 40.000,—

2. Cu fabrica „Sächsische-Maschinenfabrik vorm. R. Hartman A. G. din Chemnitz pentru furnitura a 23 mașini-locomotive mixte cu tenderile și sculele lor, cu prețul unitar de 71.210 lei . . . „ „ 1.637.830,—

2 garnituri de piese de schimb cu prețul de 20.100 lei garnitura . . . „ „ 40.200.—

46 mașini-locomotive și patru garnituri de piese de schimb, total . . . lei aur 3.355.400,—

3. Să se menție scutire de vamă pentru aceste mașini, conform tarifului în vigoare și în cazul când noul tarif vamal s'ar pune în aplicare înainte de predarea acestei furnituri ;

b) Să se efectueze cheltuelile accesorii acestei furnituri în limitele următoare :

4. Cheltueli de supraveghere . . . lei aur 37.000.—

5. Cheltueli mărunte și neprevăzute . . . „ „ 57.600,—

Total general . . . lei aur 3.450.000,—

care se vor plăti de creditul de lei 33.000.000 deschis prin legea promulgată cu decretul regal No. 120 din 14 Ianuarie 1906 și anume din suma de lei 3.450.000 prevăzută pentru furnitura acestui material rulant.

(ss) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, G. Mano, I. Lahovari, Tache Ionescu, M. Vlădescu, A. A. Bădărașu, General Lahovari.*

Jurnal

Consiliul miniștrilor în ședința sa de astăzi 30 Ianuarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru secretar de stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 1033 privitor la aparatele și instalațiunile de care mai este nevoie pentru punerea în exploatare a noilor ateliere din București.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 71 și 85 din legea contabilității publice.

Decide :

Autoriză să se facă în regie diferitele aparate și instalațiuni mărunte ce mai sunt necesare la atelierele noi din București, în limitele sumei totale de lei 26.000 (două-zeci și șase mii), care se vor plăti din creditul de lei 7.700.000, acordat ministerului lucrărilor publice, prin legea dela 9 Aprilie 1905, pentru întrebuințarea excedentului disponibil al exercițiului 1903—1904 și anume din suma parțială de lei 1.000.000, prevăzută la art. 1, lit. c. alin. 1 al acestei legi, pentru lucrări și instalațiunile în atelierele căilor ferate române, construcții și sporiri de depozite.

(ss) *G. G. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, General G. Manu, General I. Lahovari, I. Lahovari, A. A. Bădărașu, M. Vlădescu și Take Ionescu.*

Jurnal

Consiliul miniștrilor în ședința sa de astăzi 10 Februarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru al lucrărilor publice privitor la rezultatul licitației ținută în ziua de 16 Februarie a. c., pentru darea în întreprindere a furniturii de 1000 vagoane de marfă descoperite, seria K.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 91 din legea contabilității publice.

Decide :

A) Autoriză să se încheie următoarele contracte :

1. Cu fabrica „Société anonyme des Ateliers Nicaise & Delcuve“ din la Louvière (Belgia) pentru furnitura a 500 vagoane de marfă descoperită, seria K, din care :

250 vagoane cu frână de mână cu prețul de 3.095 lei aur pe vagon	lei aur	773.750,—
și 250 vagoane fără frână de mână cu prețul de 2.700 lei aur pe vagon	” ”	675.000,—
adică în total pentru cele 500 vagoane	” ”	1.448.750,—

2. Cu fabrica „Société anonyme des ateliers de Roeulx“ din Le Roeulx (Belgia) pentru furnitura a 370 vagoane de marfă descoperite seria K din care :

185 vagoane cu frână de mână cu prețul de 3.290 lei aur pe vagon	” ”	608.650,—
185 vagoane fără frână de mână cu prețul de 2.790 lei aur pe vagon	” ”	516.150,—
adică în total pentru cele 370 vagoane cu prețul de	” ”	1.124.800,—

B) Să se mențină taxa actuală vamală de 208 lei pe vagon în cazul când noul tarif vamal s'ar pune în aplicare înainte de predarea vagoanelor.

3. Să se efectueze cheltuelile accesorii acestei furnituri adică :

Cheltueli de vamă 870 vagoane a 208	” ”	180.960,—
Cheltueli de supraveghere și neprevăzute în limitele sumei de	” ”	45.490,—

870 vag. seria K: Total general	lei aur	2.800.000,—
---	---------	-------------

Cheltuelile totale pentru această furnitură se vor plăti din creditul de 33.000.000 lei, deschis prin legea promulgată cu decretul

regal No. 120 din 14 Ianuarie 1906 și în limitele creditului parțial 2.800.000 lei, acordat pentru această furnitură.

(ss) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, G. Mano, A. A. Bădărău, General Lahovari, Tache Ionescu, M. Vlădescu, I. Lahovari.*

Jurnal

Consiliul miniștrilor în ședința sa de astăzi 10 Februarie 1906, luând în deliberare referatul domnului ministru al lucrărilor publice privitor la aprovizionarea cărbunilor necesari vapoarelor serviciului de navigațiune maritimă pe exercițiul 1906—1907.

Având în vedere motivele din sus citatul referat, precum și dispozițiile art. 71 și 85 din legea comptabilităței publice.

Decide :

Autoriză să se încheie un contract prin bună învoială cu Sindicatul Westfalian, în condițiunile contractului actual, pentru aprovizionarea a 20.000 tone cărbuni necesari vapoarelor serviciului de navigațiune maritimă pe liniile occidentale pentru exercițiul 1906—1907 și anume : 10.000 tone cărbuni dublu ciuruiți cu prețul de 14 mărci tona și 10.000 tone cărbuni buncheri cu prețul de 13 mărci tona și eventual, dacă s'ar lua bricheți cu prețul de 14 mărci tona sau în total pentru întreaga furnitură lei 337.500 (trei sute trei-zeci și șapte mii cinci sute) care se vor plăti din fondul general de aprovizionare de materiale,

(ss) *G. Gr. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, A. A. Bădărău, Tache Ionescu, G. Mano, General Lahovari, M. Vlădescu, I. Lahovari.*

Jurnal

Consiliul de miniștri în ședința sa de la 10 Februarie 1906, luând în deliberare referatul d-lui ministru al lucrărilor publice No. 1710 privitor la contractarea fierării necesare construcțiunei magaziei cu silozuri în portul Constanța.

Având în vedere motivele arătate în sus citatul referat precum și dispozițiunile art. 71 și 85 din legea comptabilităței publice.

Decide :

Autoriză să se contracteze cu casa Riniamurany-Salgo-Tarjaner Eisenwerks Actien Gesellschaft din Budapesta furnitura ferării necesară la construcțiunea magaziei cu silozuri din portul Constanța în greutate de 868.807 kg. cu prețul de lei 184.575,71 care se vor plăti din creditul de 6.000.000 pus la dispozițiunea acestui minister prin legea dela 14 Ianuarie 1906, pentru continuarea lucrărilor portului Constanța.

(ss) *Gr. G. Cantacuzino, Ion C. Grădișteanu, G. Mano, A. A. Bădărașu, I. N. Lahovary, General Lahovari, Take Ionescu și M. Vlădescu.*

Se aduce la cunoștința generală că la 1 Februarie a. c., intră în vigoare următoarele modificări la tariful de mărfuri pentru traficul de mărfuri între căile ferate române de o parte și căile ferate austro-ungare și germane de altă parte, partea I, secțiunea A (Dispozițiuni regulamentare) dela 1 Martie 1904.

La pagina 9 se va șterge punctul C al dispozițiunei adiționale 2 la § 2.

La pagina 13 se va șterge în penultimul rând al dispozițiunei adiționale 7 textul următor : „Taxele trebuie să se plătească la predare“, iar la finele acestei dispozițiuni se va trece următoarea mențiune : „(Vezi și § 12, dispozițiunea adițională 4)“.

Dispozițiunea adițională 12 primește următoarea redactare :

12. „Calea ferată poate cere ca taxele de transport pentru însoțitorii de animale să se plătească la predare. În privința achitărei taxelor de transport pentru animale vezi § 12, dispozițiunea adițională 4“.

La pagina 17. Dispozițiunea adițională 27 la § 6 primește următoarea redactare :

27. „Dacă predătorul prescrie în scrisoarea de trăsură ruta pe care urmează să se expedieze transportul, se poate pretinde aplicarea unui tarif direct existent, numai în cazul când, conform prescripțiilor de instradare, ruta prescrisă este admisă la deservirea relațiunei respective într'o epocă oarecare, adică indiferent dacă ruta prescrisă este sau nu la rând în ziua expedierei“.

Dreptul rezervat căilor ferate prin art. 6 litera l) al conven-

țiunei internaționale de a expedia transporturile pe o altă rută, ca cea prescrisă de predător, nu se restrânge prin această dispozițiune.

Prescrierea oficiilor vamale se consideră, în ceea ce privește aplicarea tarifului direct, ca prescripțiuni de rute.

Dacă se prescrie pentru operațiunea vamală un oficiu vamal de frontieră, la care se poate ajunge și când expedierea se face printr-o altă stațiune de frontieră vamală, se admite că predătorul dorește eșirea transportului dintr'un teritoriu vamal în celălalt, în stațiunea de frontieră vamală prescrisă în scrisoarea de trăsură, și prin urmare, transportul se expediază pe ruta corespunzătoare acestei prescripțiuni“.

La paginile 21 și 22. Dispozițiunea adițională 2 la § 9 primește următoarea redactare :

2. „Obiectele fragile, precum : sticlă, porcelan, olărie; asemenea obiectele care se pot împrăștia, precum : nuci, fructe, zarzavaturi, pietre, apoi mărfuri, care pot murdări alte obiecte încărcate, împreună cu ele, precum : cărbuni, var, cenușe, pământ, pământuri colorante, nu se pot expedia ca mărfuri colete — întru cât în tarife nu se prevede vre-o altă prescripțiune — dacă prin ambalare sau șnuruire nu sunt puse la adăpostul spargerei ori împrăștierei sau a posibilității de a murdări alte obiecte“.

La pagina 26 se va trece următoarea nouă dispozițiune adițională la § 12 :

4. „Conform § 12, aliniatul (2), urmează să se plătească totdeauna la predare taxa de transport pentru întreaga distanță sau să se depue o cautiune la articolele : ghiață, drojdii, crustacee marine, pești proaspeți de tot felul, legume proaspete, carne proaspătă, vânat, păsări tăiate, plante vii, lăzi goale întrebuințate, coșuri, buloane în coșuri și fructe proaspete.

Calea ferată poate cere ca taxele de transport pentru animale să se plătească la predare. Taxele de transport pentru animale sălbatice urmează să se plătească în totdeauna la predare. În privința cadavrelor, vezi § 3, dispozițiunile de executare § 1 (1), 3 b. Vezi și anexa 1, No. XXXII 5, L. II 5, L. III 4. (Vezi și dispozițiunea adițională 8)“.

Actualele dispozițiuni adiționale 4--6 se vor desemna cu 5—7.

Actuala dispozițiune adițională 7 se înlocuește prin următoarea dispozițiune adițională 8 :

8. „In privința achitărei taxei de transport vezi și § 3, dispozițiunea adițională 7 (pentru cenușa de cadavre).

Actualele dispozițiuni adiționale 8 și 9 se vor desemna cu 9 și 10.

Ad. No. 6.122/5.497 C². 1906, Februarie 10 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că transporturile de pirită (Schwefelkies) ce se vor expedia dela :

Brăila tranzit la Brașov și dela Galați tranzit la Brașov, se vor taxa după cum urmează :

Dela Brăila tranzit la Brașov 89.2 centime de 100 kgr. ;

Dela Galați tranzit la Brașov 98.8 centime de 100 kgr.

Această taxă intră în vigoare la 1 Februarie a. c. și se va aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie 1907, pentru tonajul vagonului, cel puțin însă pentru 10.000 kgr.

Pentru distanța dela Brăila port. doc la Brăila se vor percepe 250 bani de vagon ordinar de 10.000 kgr.

Pentru distanța dela Galați doc la Galați se vor percepe 250 bani de vagon ordinar de 10.000 kgr.

Ad. No. 6.180/5.573 C. 2. 1906, Februarie 13 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunea Azuga se introduce în tariful excepțional No. 3 D al tarifului austro-ungar-român cu următoarele taxe parțiale, care se vor înscrie la pagina 260 a tarifului :

Y	280	} Centime de 100 kgr.
G	—	
P	5	
R	—	
V	299	

Aceste taxe au intrat în vigoare la 1 Februarie a. c. și se vor aplica până la revocare, cel mai târziu până la 1 Februarie 1907.

1906, Februarie 10 st. n.

Ad. No. 10.576/2.365 C. 2.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunea Neckarelz a căilor

ferate ale Statului badez se introduce în tariful excepțional No. 3 al tarifului român-sud-german, partea II, fascicolul 1, dela 1 Martie 1904, cu următoarele taxe parțiale b), care se vor înscrie la pagina 61 a tarifului în cestiune :

LA PUNCTUL DE SECȚIUNE de la	Tariful excepțional No. 3					
	A			B		
	a/b	c	d	a	b/c	d
	Centime de 100 kgr.					
Nckarelz I	728	499	424	783	544	493
„ II	978	753	512	1009	771	612
„ III	914	713	487	939	731	573
„ IV	816	656	439	841	674	515
„ V	770	629	416	795	647	488

Aceste taxe intră în vigoare la 1 Februarie a. c. și se vor aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie 1907.

Ad. No. 4.886/5.453 C. 2.

1906, Februarie 13 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că în regulamentul pentru călătoria cu prețul scăzut al vizitatorilor băilor din țară, se vor face următoarele modificări :

a) In titlul regulamentului, după cuvintele „vizitatorilor băilor“ se vor intercala cuvintele: „și stațiunilor climaterice“ ;

b) Dintre stațiunile și băile denumite în regulament ca stațiuni și băi, pentru care se vând bilete de băi, se vor șterge : „Râmnic-Sărat ; Balta-Albă ;

c) In josul stațiunilor denumite în regulament, ca stațiuni pentru care se vând bilete de băi, se vor înscrie, ca stațiuni climaterice, pentru care se vor vinde bilete identice cu cele de băi, stațiunile „Sinaia, Bușteni și Predeal“.

d) La art. II se vor șterge aliniatele întâiu și al doilea și în locul lor se va înscrie următorul aliniat :

„Bilete de băi se vând în timpul dela 1/14 Mai până la 12/25 „Octombre inclusiv a fiecărui an, pentru toate clasele și se pot între-

„buiința atât la trenurile accelerate (afară de trenurile 5, 6, 7 și 8),
„cât și la cele de persoane“.

e) Textul art. IX se va șterge și se va înlocui prin următorul text :

„Biletele depuse nu se pot întrebuința pentru întoarcere mai târziu
„de 15/28 Octombrie, nici mai înainte de 3 zile = 72 ore dela data
„emiterei lor, care dată se socotesc dela data plecării trenului la care
„s'a vândut biletul“.

Ad. No. 2.242/1.941 C².

1905, Februarie 28 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunea Bosna-Brod se introduce în tarifele excepționale No. 1 seria C și No. 2 seria F ale tarifului austro-ungar-român, partea II, cu următoarele taxe parțiale :

		Tarif excepțional	
		No. 1	No. 2
de la sau la	la sau de la	Seria C	Seria F
	punctele de	Taxe parțiale în	
	secțiune	centime de 100 kg.	
Bosna-Brod	I.	554	337
	G.	445	291
	P.	404	266
	R.	348	230
	V.	297	198

Aceste taxe intră în vigoare la 1 Martie a. c., și se vor aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie 1907.

Ad. No. 14.391/6.551 C².

1906, Februarie 27 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că :

Stațiunea Wilhelmsburg se introduce în tariful excepțional No. 18 al tarifului austro-ungar-român, partea II, cu următoarele taxe parțiale a :

		S E R I A					
		A			B și C		
		SECȚIUNEA					
DE LA	La punctele de secțiune	a	b	c	a	b	c
		Centime			de 100 kgr.		
Wilhelmsburg	I.	915	616	327	915	616	427
	G.	981	557	303	981	557	373
	P.	890	517	286	890	517	348
	R.	756	460	254	756	460	312
	V.	693	433	239	693	433	295

Aceste taxe intră în vigoare la 1 Martie a. c. și se vor aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie 1907.

Ad. No. 15.122/3.088 C². 1906, Februarie 27 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, la 1 Martie a. c., intră în vigoare următoarele taxe de bagaje :

De la sau la	La sau de la	Taxa de bagaje pe 10 kgr.
Orșova	Constantinopole	Lei 1.60
Szeged	"	" 2.35
Temesvar, Josefvaros . .	"	" 1.95

În tariful general de călători și de bagaje pentru traficurile directe internaționale, valabil dela 15 Iunie a. c., se va face următoarele completări :

La pag. 104, între stațiile München și Ostanda, se va scrie :

La, sau de la	V i a	Valab.	I	II	¹ /II	III	bagaje	
Orșova 971 km.	Constanța Verciorova	—	—	—	—	—	a	b
							1.60	—

La pag. 197, după stațiunea Stuttgart, se va scrie

La, sau de la	V i a	Valab.	I	II	¹ /II	III	bagaje	
Szeged 1.237 km.	Constanța Verciorova	—	—	—	—	—	a	b
							2.35	—
Temesvar Josefvaros 1.160 km.	"	—	—	—	—	—	1.95	—

La pag. 47 a indicatorului tarifelor în vigoare se va nota numărul ordinului de față.

București, 28 Februarie 1906 st. n.

No. 14.390/6.561 C².

La 1 Martie a. c. au intrat în vigoare următoarele suplimente la tariful român-sud-german : a) Suplimentul III la partea II, fascic. 1, care conține :

1. Modificarea dispozițiilor pentru traficul cu București, Mannheim și Rheinau Hafen.

2. Introducerea în tarif a stațiilor: București-Intreposite, Mülheim a. d. Donau, Freiburg Süd, Neckarele, Rheinau Hafen, Câmpinița, Altötting și Dealul Spirei.

3. Abrogarea parțială a taxelor pentru vată nepresată din tariful excepțional No. 7 ;

4. Complectarea indicatorului kilometric ;

5. Modificarea dispozițiilor speciale ale tarif. excepționale No. 8-13, 24, 35, 37, 47 și 83 ;

6. Modificarea dispozițiilor de aplicare ale tarifelor excepționale No. 3 și 4.

7. Introducerea mai multor stațiuni române în tariful excepțional No. 3 și 4 ;

8. Schimbarea numelui mai multor stațiuni germane ;

9. Modificarea taxelor parțiale a) ale tarifului excepțional No. 4/A a ;

10. Corecturi ;

b) Suplimentul II la partea II, fasciculul 2, care conține :

1. Complectarea dispozițiilor relative la întrepositare și re-expedițiune ;

2. Complectarea tarifului ;

3. Modificarea numelui mai multor stațiuni germane și

4. Corecturi

Exemplele acestor suplimente se vând la expedițiunile de mărfuri ale tuturor stațiilor, precum și la agenția societății internaționale a vagoanelor de dormit din strada Vămei.

Ad. No. 16.076/6.730 C/II.

1906, Martie 6 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, la 1 Martie a. c., a intrat în vigoare suplimentul II la tariful partea II, pentru traficul între România—Lindau și Voralberg.

Acest supliment conține :

1. Dispozițiuni relative la antrepozițarea și reexpedierea în antrepozitele austriace și ungare ;

2. Modificarea dispozițiilor pentru traficul cu București ;

3. Introducerea în tarif a stațiunii București-Intreposite ;
4. Modificarea și completarea tarifului excepțional No. 3 și 4 ;
5. Introducerea în tarif a Haltei Câmpinița ;
6. Introducerea mai multor stațiuni române în tariful excepțional No. 3 și 4 ;
7. Taxe noi pentru tariful excepțional No. 4, seria A a ;
8. Introducerea stațiunii Mierlești în tariful excepțional No. 6 ;
9. Modificarea dispozițiilor speciale ale tarifelor excepționale No. 8, 9, 10, 11, 12, 13 și 37 ;
10. Completarea indicatorului kilometric ;
11. Corecturi.

Exemplare ale acestor suplimente se vând de expedițiunile de mărfuri ale tuturilor stațiunilor, precum și de agenția societăței internaționale a vagoanelor cu paturi din strada Vămei.

Ad. No. 16.212/3.378 C².

1906, Martie 6 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, la 1 Aprilie a. c., intră în vigoare următoarele suplimente la tariful român-nord-german :

a) Suplimentul III la partea II, fasciculul 1, care conține :

1. Introducerea mai multor stațiuni în tarif și închiderea traficului cu stațiunile Dortmund K. M. și Dortmund D. G. E.
2. Modificarea dispozițiilor relative la împrejurările locale ale garilor în unele stațiuni ;
3. Rectificarea listei tarifelor excepționale ;
4. Completarea nomenclaturei tarifului excepțional No. 4, reducerea taxelor parțiale *a* ale secțiunei *a* a seriei A și introducerea de taxe parțiale *a* pentru secțiunea *e* a seriei B. ;
5. Abrogarea parțială a taxelor tarifului excepțional No. 7 A pentru vată nepresată ;
6. Abrogarea taxei tarifului excepțional No. 19 pentru stațiunea Groschowitz ;
7. Introducerea celulozei de lemn uscată în tariful excepțional No. 27 ;
8. Modificarea tarifului excepțional No. 40 ;
9. Reducerea de taxe ale tarifului excepțional No. 79 A. b ;

10. Modificarea dispozițiilor speciale ale tarifelor excepționale valabile numai în direcțiunea *din* România ;

11. Schimbarea de nume a mai multor stațiuni ;

12. Complectarea indicatorului kilometric ;

13. Rectificări.

b) Suplimentul I la partea II, fasciculul 1, care conține:

1. Complectarea dispozițiilor de antrepozitare și reexpediere și a dispozițiilor pentru punerea în saci a tărațelor încărcate în vrac.

2. Modificarea taxelor parțiale *b* de la punctul de secțiune I ale tarifelor excepționale No. 6 A și 6 B a ;

3. Modificarea nomenclaturei tarifului excepțional No. 6 B. B;

4. Introducerea stațiunii Thorn Uferbahn ;

5. Complectarea dispozițiilor relative la împrejurările locale ale gărilor în unele stațiuni ;

6. Schimbarea numelui mai multor stațiuni ;

7. Rectificări.

Exemplele acestor suplimente se vând la expedițiunile de mărfuri ale tuturor stațiunilor, precum și la agenția societății internaționale a vagoanelor de dormit din strada Vămei.

Ad. No. 18.846/7.186 C².

1906, Martie 2 st. n.

PARTEA NEOFICIALA

INFORMAȚIUNI FINANCIARE, STATISTICE ȘI ALTELE

PORTURI

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu pe luna
Ianuarie 1906.

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu încasate în luna Ianuarie 1906, în acele 26 porturi unde aceste taxe se percep actualmente, reprezintă suma totală de 151.066 lei, 75 bani.

În această sumă de lei 151.066, bani 75, taxele de o jumătate la sută figurează pentru 140.256 lei, 60 bani, acele de cheiagiu pentru 10.730 lei și diferențele privitoare la taxări greșite din lunile precedente au dat restul de lei 80, bani 15.

Din suma de lei 140.256, bani 60, predusă de taxa de o jumătate la sută, lei 45.173, bani 80, au fost produși la importăriune și lei 95.082, bani 80 la exportăriune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 49.909.—

Iar venitul total de lei 151.066, bani 75, se repartizează între cele 26 porturi după cum urmează :

1. Constanța	lei 96.839,20
2. Corabia	„ 10.532,75
3. Galați	„ 7.832,45
4. Giurgiu	„ 7.378,65
5. Calafat	„ 6.174,85
6. Cetatea	„ 5.608,90
7. Călărași	„ 4.608,30
8. Zimnicea	„ 2.410,30
9. Turnu-Severin	„ 1.902,55

10. Brăila	lei 1.688,50
11. Turnu-Măgurele	„ 1.655,05
12. Tulcea	„ 1.249,15
13. Gruia	„ 1.079,50
14. Bechet	„ 962,30
15. Silistra-Nouă	„ 482,30
16. Oltenița	„ 284,90
17. Mangalia	„ 132,—
18. Sulina	„ 127,95
19. Cernavoda	„ 58,30
20. Chilia-Veche	„ 48,20
21. Hârșova	„ 7,05
22. Vârciorova	„ 2,10
23. Gura-Ialomiței	„ 1,50

Față cu venitul din luna precedentă Decembre 1905 care a fost de lei 339.968, 58 bani avem *un minus* de lei 188.901, bani 83. Iar în comparațiune cu luna Ianuarie din anul trecut 1905, când tetalul încasărilor a fost de lei 42.684 bani 70 produsul lunii Ianuarie 1906 prezintă o diferență **în plus** de lei 108.382, bani 05. Acest plus la venit s'a produs în 22 porturi și numai în 2 porturi mai puțin importante a rezultat un minus; iar în 2 porturi nu s'a făcut nici o operațiune, după cum mai jos se specifică :

In plus :

1. Constanța	lei 62.913,25
2. Corabia	„ 10.530,85
3. Giurgiu	„ 6.576,80
4. Calafat	„ 6.161,95
5. Cetatea	„ 5.608,90
6. Galați	„ 4.677,95
7. Călărași	„ 4.532,10
8. Zimnicea	„ 2.368,30
9. Turnu-Măgurele	„ 1.583,40
10. Gruia	„ 1.078,10
11. Bechet	„ 955,75
12. Tulcea	„ 852,60

13. Brăila	lei	479,85
14. Silistra-Nouă	„	479,25
15. Turnu-Severin	„	176,60
16. Oltenița	„	136,75
17. Mangalia	„	45,10
18. Cernavoda	„	16,35
19. Hârșova	„	7,05
20. Chilia-Veche	„	6,05
21. Gura-Ialomitei	„	1,50
22. Vârciorova	„	—,30

In minus :

1. Sulina	lei	610,30
2. Măcin	„	196,40
3. Bistret	„	— —
4. Isaccea	„	— —

CAILE FERATE ROMANE

Situațiunea veniturilor provizorii pentru toate liniile căilor ferate române pe luna Ianuarie 1905/906, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1904/905 și 1903/904

A N U L	L U N A	Lungimea liniilor în kilo- metri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE								TOTALUL VENIURILOR						
			Călători		Bagaje		Mărfuri de înțeleală										
							Mare		Mică								
			L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.					
1903/904 . .	Ianuarie	} 3.178	1.551.869	—	33.054	—	78.102	—	1.562.403	—	3.185.508	—					
1904/905 . .			1.404.448	—	32.190	—	73.675	—	1.213.873	—	2.724.186	—					
1905/906 . .			1.776.563	—	37.656	—	111.873	—	2.404.554	—	4.330.746	—					
1903/904 . .	Luna Ianuarie din anul 1905/906 prezintă		+	264.694	—	+	4.602	—	+	33.691	—	+	842.251	—	+	1.145.238	—
1904/905 . .	o diferență de:		+	372.115	—	+	5.466	—	+	38.198	—	+	1.190.781	—	+	1.606.560	—

RECAPITULAȚIUNEA

veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele luni Ianuarie

1903/904 . .	De la 1 Aprilie	} 3.178	16.634.206	—	529.818	—	1.344.361	—	32.279.934	—	50.788.319	—
1904/905 . .	până la		16.323.743	—	531.272	—	1.282.113	—	26.663.618	—	44.800.746	—
1905/906 . .	31 Ianuarie		18.763.361	—	592.201	—	1.815.711	—	36.409.356	—	57.580.629	—
1903/904 . .	Veniturile de la 1 Aprilie											
	până la 31 Ianuarie											
1904/905 . .	1905/906 prezintă o		+ 2.129.155	—	+	62.383	—	+	471.350	—	+ 4.129.422	—
	diferență de:		+ 2.439.618	—	+	60.929	—	+	533.598	—	+ 9.745.738	—
											+ 6.792.310	
											+ 12.779.883	

TABELA VENITURILOR LUNARE

L U N A	1903 - 904	1904 - 905	1905 - 906	L U N A	1903 - 904	1904 - 905	1905 - 906
	L e i	L e i	L e i		L e i	L e i	L e i
Aprilie . .	4.235.456	4.266.697	4.329.529	Septembre . .	6.487.051	5.011.938	7.301.310
Maiu	4.810.066	4.606.500	4.821.090	Octombre . . .	5.980.325	5.164.577	6.484.900
Iunie	4.157.294	4.273.851	4.748.849	Noembre . . .	5.926.547	4.334.723	6.780.456
Iulie	4.860.662	4.673.889	5.983.120	Decembre . . .	4.703.972	4.117.558	6.104.527
August	6.441.438	5.626.827	6.696.102	Ianuarie	3.185.508	2.724.186	4.330.746

*Situațiunea veniturilor provizorii ale serviciului maritim român pentru ambele linii pe luna Ianuarie 1905/6,
comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1903/904 și 1904/905*

A N U L	L U N A	VENITURILE DIN TRAFICUL De						T O T A L					
		Călători		Bagaje		Mărfuri							
		L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.						
1903—1904 . . .	Ianuarie	14.339	20	408	80	215.697	—	230.445	—				
1904—1905 . . .		9.450	25	367	90	201.911	85	211.730	—				
1905—1906 . . .		22.648	20	438	30	102.125	50	125.212	—				
1903 1904 . . .	Luna Ianuarie din anul 1905—1906 prezintă o diferență de :	+	8.309	—	+	29	50	+	113.571	50	+	105.233	—
1904—1905 . . .		+	13.197	95	+	70	40	—	99.786	35	—	86.518	—

RECAPITULAȚIUNEA

veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Ianuarie

1903—1904 . . .	De la 1 Aprilie până la 31 Ianuarie	285.208	—	8.266	47	1.391.630	53	1.685.105	—				
1904—1905 . . .		243.168	82	5.801	47	1.224.572	71	1.473.543	—				
1905—1906		514.712	60	9.490	10	980.390	30	1.504.593	—				
1903—1904 . . .	Veniturile de la 1 Aprilie până la 31 Ianuarie 1905—6 reprezintă o diferență de:	+	229.504	60	+	1.223	63	—	411.240	23	—	180.512	—
1904—1905 . . .		+	271.543	78	+	3.688	63	+	244.182	41	+	31.050	—

T A B E L A V E N I T U R I L O R L U N A R E

L U N A	1903—1904	1904—1905	1905—1906	L U N A	1903—1904	1904—1905	1905—1906
	L e i	L e i	L e i		L e i	L e i	L e i
Aprilie . . .	144.649	85.435	170.253	Septembre . .	154.028	123.805	171.705
Mai	173.922	205.134	162.561	Octombre . . .	392.479	114.015	223.308
Iunie	101.953	80.923	127.382	Noembre . . .	119.437	149.550	109.683
Iulie	153.985	84.198	146.125	Decembre . . .	42.731	259.161	112.070
August	171.476	159.591	141.515	Ianuarie . . .	230.445	211.730	125.212

VENITURILE DOCURILOR

Situația încasărilor de la 1 până la 31 Ianuarie 1906

Anul	L U N A	Galați lei	Brăila lei	TOTAL	
1903/4	Ianuarie	5.495	6.139	11.634	
1904/5		32.576	11.987	44.563	
1905/6		36.110	43.194	79.304	
RECAPITULAȚIUNEA					
veniturilor comparative totale de la 1 Aprilie până la					
finele lunii Ianuarie 1906					
1903/4	De la 1 Aprilie	839.945	728.182	1.568.127	
1904/5	până la	874.684	637.212	1.511.896	
1905/6	31 Ianuarie	1.090.287	718.299	1.808.586	
1903/4	Venit. de la 1 Aprilie la 31 Ianuarie	+	250.342	—	240.459
		—	—	9.883	—
1904/5	prezintă o diferență în:	+	215.603	81.087	296.690
		—	—	—	—

TABELA VENITURILOR LUNARE			
L U N A	1903—1904 lei	1904—1905 lei	1905—1906 lei
Aprilie . .	134.278	111.809	84.819
Mai . . .	172.830	163.724	181.314
Iunie . . .	178.859	179.825	142.247
Iulie . . .	131.965	220.031	165.360
August . .	149.519	162.132	183.738
Septembre .	168.613	186.621	216.945
Octobre . .	160.564	130.844	219.836
Noembre . .	217.573	169.872	281.357
Decembre .	242.292	142.475	253.666
Ianuarie . .	11.634	44.563	79.304

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ

PARTEA OFICIALĂ

L E G I

L E G E

privitoare la budgetul căilor ferate române, pe exercițiul 1906—1907

(Promulгатă cu Decretul Regal No. 1133 din 8 Martie 1906)

Art. 1. — Budgetul administrațiunei căilor ferate române pe exercițiul 1906/1907 se aprobă cu sumele următoare :

	Venituri	Cheltueli
Exploatarea căilor ferate, lei	58.688.931	37.585.316 75
Cheltueli pentru usina de injectat traverse, lei —	—	615.937 25
Exploatarea docurilor, lei	1.470.000	870.788 00
Total lei	60.158.931	39.072.042 00
Excedentul veniturilor asupra cheltuelilor este de lei.		+21.086.889
Se scade 1% din venitul brut al exploa- tării căilor ferate, pentru fondul de re- zervă, conform lezei din 6 Aprilie 1889.		586.889
Rămâne lei		20.500.000
Se scade suma destinată a spori fondul de rezervă pentru continuarea lucrărilor de construcție a liniei Galați-Bârlad . . .		1.000.000
Rămâne venit net lei		19.500.000

Art. 2.—Excedentul de venituri în sumă de lei 19.500 000 se va trece în bugetul general al Statului pe exercițiul 1906/1907.

Art. 3.—Acest buget se va pune în aplicare pe ziua de 19 Martie / 1 Aprilie 1906.

L E G E

prin care județul Vlașca este autorizat a face un împrumut de 8.840.000 lei, pentru construcțiunea liniei ferate Giurgiu-Găești, secțiunea Giurgiu-Blejești.

(Promulgată cu Decretul Regal No. 1189 din 10 Martie 1906)

Art. 1.—Consiliul general al județului Vlașca este autorizat a contracta la creditul județean și comunal, sau într'altă parte, dacă s'ar găsi mai avantajos, un împrumut de 8.840.000 lei, plătitibil prin anuități în timp de 40 ani.

Art. 2.—Această sumă se va întrebuința exclusiv la construcțiunea liniei ferate Giurgiu-Găești, secțiunea Giurgiu-Blejești.

Art. 3.—Anuitățile acestui împrumut se vor acoperi, în timpul cât va dura construcțiunea liniei, din suma de 80.000 lei cel puțin, ce se va prevedea ca cheltuială obligatorie în bugetul administrațiunei generale a județului, din produsul zecimei comunale cu care comunele vor putea subvenționa bugetul acestei linii, în baza art. 7 al legii căilor ferate din inițiativă privată dela 27 Maiu 1905, iar ce nu se va ajunge din chiar capitalul împrumutat. După punerea liniei în exploatare, anuitățile se vor plăti, pe timp de 30 ani, din produsul zecimei comunale, din subvenția acordată de Stat și din chiria de exploatare, iar ce nu se va ajunge din bugetul administrațiunei generale, iar în ultimii ani, până la achitarea completă a împrumutului, din sumele arătate mai sus, afară de subvenția Statului.

Art. 4.—In cazul în care se va găsi că este mai avantajos ca împrumutul arătat mai sus să se facă într'altă parte decât la creditul județean și comunal, condițiile încheierii lui se vor supune aprobării ministerului lucrărilor publice.

L E G E

prin care județul Iași este autorizat a contracta un împrumut de 3.600.000 lei, pentru construcțiunea liniei Hârlău-Podul-Iloaiei.

(Promulgată cu Decretul Regal No. 1191 din 10 Martie 1906)

Art. 1.—Consiliul general al județului Iași, este autorizat a contracta la creditul județean și comunal sau într'altă parte, dacă s'ar găsi mai avantajos, un împrumut de lei 3.600.000, plătitibil prin anuități în timp de 40 ani.

Art. 2.—Această sumă se va întrebuința exclusiv la construcțiunea liniei Hârlău-Podul-Iloaiei.

Art. 3.—Anuitățile acestui împrumut se vor acoperi, în timpul cât va dura construcțiunea liniei, din produsul de $\frac{1}{2}$ de zecime județeană, înființată în acest scop, în bază legii căilor ferate din inițiativă privată dela 27 Mai 1905; iar ce nu se va ajunge din chiar capitalul împrumutat. După punerea liniei în exploatare, anuitățile se vor plăti, pe timp de 30 ani, din produsul de $\frac{1}{2}$ de zecime arătată mai sus, din subvențiunea acordată de Stat și din chiria de exploatare; iar în ultimii ani până la achitarea completă a împrumutului, din produsul de $\frac{1}{2}$ de zecime și din chiria de exploatare.

Art. 4.—În cazul în care se va găsi că este mai avantajos ca împrumutul arătat mai sus să se facă într'altă parte decât la creditul județean și comunal, condițiunile încheierii lui se vor supune ministerului lucrărilor publice.

L E G E

pentru sporirea fondului casei de pensiuni a impiegăților inferiori din serviciul căilor ferate și participarea impiegăților inferiori ai serviciului de navigațiune maritimă la casa de pensiuni a cantonierilor.

(Promulgată cu Decretul Regal No. 1213 din 11 Martie 1906)

Art. 1.—Cu începere dela 1 Aprilie 1906, Statul va vărsa în fiecare an la casa de ajutor a impiegăților inferiori, lucrători și servitori din serviciile căilor ferate suma de lei 250.000, drept contribuțiune pentru sporirea fondului acestei case.

Art. 2. Această sumă se va înscrie la cheltueli în bugetul căilor ferate.

Art. 3.—Personalul inferior al serviciului maritim român, atât cel dela uscat, cât și cel imbarcat, care nu participă la casa de pensiuni a Statului, va participa cu începere dela 1 Aprilie 1906, la casa de pensiuni a cantonierilor, înființată prin legea dela 29 Decembre 1898.

Art. 4.—Acești impiegați inferiori din serviciul maritim român vor fi supuși la reținerile de 5% asupra salariilor lor în folosul casei de pensiuni a cantonierilor, și vor beneficia de dispozițiunile legii dela 29 Decembre 1893, cu începere dela 1 Aprilie 1906, fiind scutiți de orice reținere pentru anii anteriori de serviciu.

Art. 5.—Casa de ajutor a căilor ferate române, va vărsa fondului casei de pensiuni a cantonierilor totalul reținerilor efectuate din salariile impiegaților serviciului maritim român, dela data intrării lor în serviciu până la 1 Aprilie 1906.

Art. 6.—Drepturile la pensiune pentru personalul imbarcat se dobândesc la etatea de 55 ani.

Art. 7.—Directorul serviciului maritim român, va face parte, cu începere dela 1 Aprilie 1906, din comitetul pensiunilor, prevăzut de art. 15 al legii dela 29 Decembre 1898.

PERSONAL

Mișcări în corpul tehnic

Prin decretul regal No. 1237 din 11 Martie 1906, primindu-se demisiunea d-lui inginer-ordinar cl. II-a Mareș Nicolae C., pe ziua de 10/23 Martie 1906, din postul de inginer-asistent ce ocupa în serviciul căilor ferate este trecut, pe aceiași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

— Prin decretul regal No. 1278 din 12 Martie 1906, d-l Ghica Șerban Sc., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, fiind numit, pe ziua de 7/20 Martie 1906, în funcțiunea de

asistent la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este admis, pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer-ordinar cl. III-a, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal No. 1280 din 12 Martie 1906, d-nul inginer-ordinar cl. I Ionescu Ion N. și d-l conductor cl. III Predescu Lucian, actualmente aflați în disponibilitate, fiind numiți pe ziua de 7/20 Martie 1906, în serviciul căilor ferate, sunt rechemati pe aceeași zi, în activitate, în cadrul ordinar al corpului tehnic

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 498 din 20 Martie 1907, d-l conductor cl. III-a Grigore Ionescu actualmente aflat în disponibilitate, este rechemat în activitate, în cadrul detașat al corpului tehnic conform art. 46 și 60 din legea de organizare a acestui corp, fiind confirmat sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, în serviciul tehnic al comunei Constanța.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 500 din 20 Martie 1906, d-l inginer-ordinar cl. III-a Ilie Anghelescu aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, fiind numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele este trecut, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe aceeași zi, în cadrul ordinar al sus zisului corp.

Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 501 din 20 Martie 1906, d-l inginer-ordinar cl. I Constantin Georgescu, actualmente aflat în disponibilitate fiind numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, este rechemat, pe aceeași zi, în activitate, în cadrul ordinar al corpului tehnic.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 504 din 20 Martie 1906, d-l Niță R. Jipa, absolvent cu diplomă al secțiunei conducto-rilor de pe lângă școala națională de poduri și șosele, fiind numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, este admis, pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic, cu gradul de conductor cl. III-a, conform art. 53 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 505, d-l conductor cl. II-a Dimitrie Crăciunescu, actualmente aflat în disponibilitate, fiind numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și sosele, este rechemat, pe aceeași zi, în activitate în cadrul ordinar al corpului tehnic.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 508 din 20 Martie 1906, d-l Dimitrie Mihăilescu, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și sosele și d-l Dimitrie T. Sencovici, absolvent cu diplomă al Academiei de mine din Freiberg fiind numiți, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, sunt admiși, pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5, 6 și 7 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin jurnalul Consiliului de miniștri No. 560 din 24 Martie 1906, d-l inginer-ordinar cl. III-a Aurel Smântănescu, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, fiind numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și sosele, este trecut, pe aceeași zi, în cadrul ordinar al zisului corp.

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

În administrațiunea centrală a ministerului

Prin decretul regal cu No. 1233 din 11 Martie 1906, d-nii Nicolae Sc. Ghika, Nicolae I. Oprescu și inginer-șef Vasile Voiculescu, actuali șefi de diviziune în acest minister, sunt confirmați, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în posturile de directori ai serviciilor respective, conform prevederilor bugetare pe exercițiul viitor 1906—1907.

— Prin decretul regal cu No. 1234 din 11 Martie 1906, d-l Grigore Michăescu, actual copist-caligraf în administrațiunea centrală a ministerului (biuroul porturilor), este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de ajutor-verificator, înființat din nou prin bugetul porturilor pe exercițiul 1906—1907.

— Cu deciziunea ministerială No. 4874 din 22 Martie 1906, d-l inginer ordinar clasa III Eugen N. Ștefănescu, din serviciul circumscripțiunei IV-a de poduri și șosele, este trecut, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în administrațiunea centrală a ministerului și s'a atașat la Direcțiunea I, în postul de inginer, prevăzut din nou în bugetul pe exercițiul 1906—1907.

— Cu deciziunea ministerială No. 6707 din 17 Aprilie 1906, d-l inginer ordinar clasa II Petre Dîmo, din serviciul exterior de poduri și șosele, este detașat, cu începere dela 1 Aprilie 1906, la direcțiunea I-a din minister, unde va îndeplini funcțiunea de șef de birou pentru lucrările județene.

In serviciul de poduri și șosele

Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 494 din 20 Martie 1906, d-nii ingineri mai jos notați, care actualmente se găsesc în serviciul tehnic județean, sunt trecuți, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, conform prevederilor art. 40 din noua lege a drumurilor, din 8 Februarie anul curent, după cum urmează :

D. inginer-șef clasa I Andrei Ionescu.

D-nii ingineri-șefi clasa II : Dimitrie Bănescu și Dimitrie Mîlteanu.

D-nii ingineri ordinari clasa I : George E. Radu, Nicolae Bruneanu, Dimitrie Cereșanu, Nicolae N. Șuțu, Eugeniu Ceaicovschi, Constantin Costache, Christea Panaitescu, Nicolae V. Stamate, Alexandru C. Berlescu, Constantin Arghirescu, Ion Arbore și Corneliu Torocanu.

D-nii ingineri ordinari clasa II : Constantin S. Budeanu, Grigore Popovici, George I. Nicolescu, Nicolae N. Furcă, Emanuel Cucu-Starostescu, Petre Dîmo și Radu P. Dragoș.

D-nii ingineri ordinari clasa III : Petre Budu, Ion Tudor, Anastase Petrescu, Amedeu Rădulescu, Nicolae Andronescu, Aureliu I. Lupescu.

D. inginer județean Prosper Vojen.

D. inginer Aurel Diaconovici.

D. arhitect Mihail Constantinescu.

D-nii ingineri stagiați : George Ispirescu, Grigore G. Penescu.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 495 din 20 Martie 1906, d-nii conductori mai jos notați, cari actualmente se găsesc în serviciul tehnic județean, sunt trecuți, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, conform prevederilor art. 40 din noua lege a drumurilor, din 8 Februarie anul curent, după cum urmează :

D-nii conductori clasa I : Leon Sion, Constantin Altinovici, Ion Savu, Vasile Dumitrescu, Aristide Hagiopol, Alexandru Iorgovici-Rovine, Pantele Nițescu, Teodor Stroescu, George C. Ionescu, George Sencovici, Ștefan Voinescu, Emanuel Busnea, Nicolae Săndulescu, Ion Păun, Teodor Cazaban, Dimitrie Vasilescu, Constantin Gheorghiu, Ion Măinescu, Ion Vlad, Nicolae Ivănescu, Elie Ștefănescu, George Șoroagă, Vasile Zaharia, Dimitrie Constantinescu, George Lupu, Ion G. Christescu, Constantin Lăudatu, George Stănescu, Panait N. Iuga, Nicolae Grobnic, Ștefan Nicolescu, Vasile V. Rădulescu, Constantin G. Caloinescu, Constantin M. Iorgulescu, Papiliu Carp, Mihai Liță, George C. Gheorghiu, Nicolae Roată, Lazăr Lăzărescu, Constantin Gheorghiu, Emil Dupleş, Mihail Iliescu, Ștefan Ionescu, Ion Georgescu, Ion I. Antofiloiu și Ion Bora.

D-nii conductori clasa II : Oprea Petrescu, Constantin Ciocan, Victor Periețeanu, Constantin G. Atanasiu, Alexandru Chirițescu, Teodor Iliescu, Vasile I. Constantinescu, Ion Damian, George Constantinescu, Nicolae Alexandrescu, George Atanasiu, Ștefan D. Sachelaride, George Pârvulescu, Aristid I. Popescu, Atanase Radulian, Constantin Alecu, Constantin Verbiceanu, Constantin Anastasiu, Alexandru Ott, Ion Busuioc, Damian Ștefănescu, Dimitrie Lăzărescu I-iu, Dimitrie I. Stiubeiu, Petre Marinescu, Atanase Enescu, Constantin Vasiliu, Nicolae Petrovici, George N. Popescu, Ion Isbășescu, Ion V. Popescu, Apostol Radu, George Ionescu, Andrei Enghel, Zamfir Stănescu, Constantin Dicescu, Constantin I. Moșinschi, Dimitrie Lăzărescu II-lea, Teodor Racheiru, Toma V. Justinian, Nicolae O. Popescu, Nicolae Panaitescu, Constantin M. Ioaniu, Ștefan Balasan, Nicolae Sbera, Marin I. Drăgănescu, Nicolae Cabău.

D-nii conductori clasa III : Constantin Georgescu, Nicolae Cerna, Constantin I. Stănescu, Ion Panaitescu, Petre Ionescu, Paul P. Lebedev, Vasile I. Gheorghiu, Alexandru G. Alexandrescu, Radu Savu, Atanase Bordescu, Ion P. Ionescu, Ion Dobrescu, Dimitrie Ivanovici,

Teohare Stoenescu, Anibal Holban, Mirică N. Pascu, Petre Chiriac. Constantin V. Ivescu, Vasile Nicolescu, Mateiu Zamfirescu, Constantin E. Stănescu, Grigore Ionescu, George Săvulescu, Pompiliu Ionescu, Mihail I. Vasilescu, Stelian Davidescu, Ion Căciulescu, Iosif Macedonescu, Constantin P. Ștefan, Alexandru Tincă, Constantin Podhorodetchi, Ștefan D. Ciornei, Titu M. Nedelcovici, Ion Cornea, Anghel M. Bratu, Ion Drăgănescu, Virgiliu Zingrilara, Vasile Antoniu, George N. Salos, Ion Al. Constantinescu, Teodor Cosma, Ion G. Popescu, Grigore Ionescu, Ion N. Năstăsescu, Nicolae Mănescu, Ludovic Cazaban, Constantin A. Florea, Cricor Romașcan, Dimitrie Gavrilescu, Corneliu Marțian, Stan Pârvănescu, Maximilian Iliescu, Alexandru Paidiu, Vasile Bujoreanu, Nicolae C. Bălășescu, George Radovici, Alexandru Lebadă, Constantin D. Gavrilescu, Vasile P. Ionescu și Mihail Z. Paulescu.

D-nii conductori județeni: Mihail Anastasiu-Xanto, Alexandru Orghidan, Atanase Mărgăritescu, Rudolf Pfeiffer și Ștefan Rippel.

D. conductor arhitect Anghel Păunescu.

D. conductor Constantin Emanuel.

— Cu deciziunea ministerială No. 4826 din 21 Martie 1906, d-nii ingineri din serviciul exterior de poduri și șosele, mai jos menționați, sunt însărcinați a îndeplini, cu începere de la 1 Aprilie 1906, următoarele funcțiuni :

La județul Argeș

D. inginer-ordinar clasa I Alexandru Savovici-Baranga, șef al serviciului tehnic;

D. inginer ordinar clasa III Ion Luisescu, sub-șef al serviciului.

La județul Bacău

D. inginer-ordinar clasa I Nicolae N. Șutu, șeful serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa II Constantin Ianoli, sub-șeful serviciului.

La județul Botoșani

D. inginer-ordinar clasa II George M. Nicolescu-Dacu, șeful serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa III Ion Tudor, sub-șef al serviciului.

La județul Brăila

D. inginer-ordinar clasa II Constantin S. Budeanu, șef al serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa II Ion Iacovache, sub-șef al serviciului.

La județul Buzău

D. inginer-ordinar clasa II George I. Nicolescu, șef al serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa III Nicolae Constantinescu, sub-șef al serviciului.

La județul Constanța

D. inginer-șef clasa II Dimitrie Bănescu, șef al serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa II Ion G. Tzintzu, sub-șef al serviciului.

La județul Covurlui

D. inginer-ordinar clasa I George E. Rađu, șeful serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa III Petre Budu, sub-șef al serviciului.

La județul Dâmbovița

D. inginer-ordinar clasa I Nicolae Bruneanu, șef al serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa II Mircea Dumitrescu, sub-șef al serviciului.

La județul Dolj

D. inginer-ordinar clasa I Dimitrie Cereșeanu, șef al serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa II Tiberiu D. Eremia, sub-șef al serviciului.

La județul Dorohoiu

D. inginer-ordinar clasa I Petre Ilieșu, șeful serviciului tehnic;

D. inginer-stagiar George Ispirescu, sub-șef al serviciului.

La județul Fălciu

D. inginer-ordinar clasa II Vasile Pâslaru, șeful serviciului tehnic.

La județul Gorj

D. inginer-ordinar clasa I Eugeniu Ceaicovschi, șeful serviciului tehnic.

La județul Ialomița

D. inginer-ordinar clasa II Nicolae N. Furcă, șeful serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa III Dimitrie Mihăilescu, sub-șef al serviciului.

La județul Iași

D. inginer-ordinar clasa I Ștefan Christodulo, șef al serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa II Em. Cucu-Starostescu, sub-șef al serviciului.

La județul Ilfov

D. inginer-șef clasa I Andrei N. Ionescu, șeful serviciului tehnic;

D. inginer-ordinar clasa I George Munteanu, sub-șef al serviciului;

D. inginer-ordinar clasa II Petre Dîmo, sub-șef al serviciului;

D. Mihail Constantinescu, arhitect.

La județul Mehedinți

D. inginer-ordinar clasa I Petre Ciocâlțeu, șeful serviciului;

D. inginer-stagiar Grigore G. Penescu, sub-șef al serviciului.

La județul Muscel

D. inginer-ordinar clasa I Constantin Costache, șeful serviciului tehnic.

La județul Neamțu

D. inginer-ordinar clasa II Radu P. Dragoș, șeful serviciului;

D. inginer-stagiar Nicolae Gr. Bălănescu, sub-șef al serviciului.

La județul Olt

D. inginer-ordinar clasa II Grigore Popovici, șef al serviciului;

D. inginer-ordinar clasa III Anastase Petrescu, sub-șef al serviciului;

La județul Prahova

D. inginer-șef clasa II Ion Rossetos, șef al serviciului;

D. inginer-ordinar clasa II Vasile Petrescu, sub-șef al serviciului.

La județul Putna

D. inginer-șef clasa II Dimitrie Militeanu, șef al serviciului;

D. inginer-ordinar clasa I Alexandru C. Berlescu, sub-șef al serviciului.

La județul Râmnicu-Sărat

D. inginer-ordinar clasa I Christea Panaitescu, șef al serviciului;

D. inginer-ordinar clasa II George Romașcu, sub-șef al serviciului.

La județul Roman

D. inginer județean Prosper Vojen, șef al serviciului.

La județul Romanâți

D. inginer-ordinar clasa II Vasile Stănescu, șef al serviciului;

D. inginer-ordinar clasa III Amedeu Rădulescu, sub-șef al serviciului.

La județul Suceava

D. inginer-ordinar clasa I Nicolae V. Stamate, șef al serviciului;

D. inginer-ordinar clasa III Christea Goilav, sub-șef al serviciului.

La județul Tecuciu

D. inginer-ordinar clasa I Nicolae Nicolescu, șef al serviciului.

La județul Teleorman

D. inginer-ordinar clasa II Constantin Mărăcine, șef al serviciului tehnic.

D. inginer-ordinar clasa III Ilie Anghelescu, sub-șef al serviciului.

La județul Tulcea

D. inginer-ordinar clasa I Constantin Arghirescu, șef al serviciului tehnic.

La județul Tutova

D. inginer-ordinar clasa III Nicolae Andronescu, șef al serviciului tehnic.

La județul Vâlcea

D. Aurel Diaconovici, inginer fără grad, șef al serviciului tehnic.

D. inginer-ordinar clasa III Dimitrie T. Sencovici, sub-șef al serviciului.

La județul Vaslui

D. inginer-ordinar clasa I Ion Arbore, șef al serviciului tehnic.

La județul Vlaşca

D. inginer-ordinar clasa I Corneliu Torocanu, șef al serviciului tehnic.

D. inginer-ordinar clasa III Aureliu Lupescu, sub-șef al serviciului tehnic.

Cu deciziunea ministerială No. 4824 din 21 Martie 1906, D-nii conductori actualmente aflați în serviciul celor 10 circumscripțiuni de poduri și șosele, sunt însărcinați a îndeplini, cu începere dela 1 Aprilie 1906, următoarele funcțiuni:

La circumscripțiunea I

D. conductor clasa I Constantin Dumitrescu-Crețu, secretar al circumscripțiunei.

D. conductor clasa II Constantin Iliescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Mehedinți.

D. conductor clasa I Ion Stănculescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Gorj.

D. conductor clasa III Nicolae Chetoianu, cu supravegherea căilor naționale din județul Dolj.

La circumscripțiunea II

D. conductor clasa III Oprea Stănescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Vâlcea.

D. conductor clasa I V. Constantinescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Romanați.

D. conductor clasa II Ion N. Ionescu, cu supravegherea căilor naționale din județele Olt și Teleorman.

La circumscripțiunea III

D. conductor clasa I Constantin Nicolescu, secretar al circumscripțiunei.

D. conductor clasa I Constantin Constantinescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Argeș.

D. conductor clasa II Anghel Antonescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Muscel.

D. conductor clasa III Ion Nicolescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Dâmbovița.

La circumscripțiunea IV

D. conductor clasa I Constantin Turcan, secretar al circumscripției.

D. conductor clasa I Vasile N. Constantinescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Ilfov.

D. conductor clasa II Petre N. Ionescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Prahova.

D. conductor clasa II Nicolae Petrescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Prahova.

D. conductor clasa II Ștefan Popescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Vlașca.

La circumscripțiunea V

D. conductor clasa I Dimitrie N. Dimitrescu, secretar al circumscripțiunei.

D. conductor clasa II Zenobie Constantinescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Buzău.

D. conductor clasa III Ion T. Guriță, cu supravegherea căilor naționale din județul Ialomița.

D. conductor clasa II Sterie Ciochină, cu supravegherea căilor naționale din județul Râmnicu-Sărat.

La circumscripțiunea VI

D. conductor clasa I Anton Comănescu, secretar al circumscripției.

D. conductor clasa III Ștefan Iorgulescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Tulcea.

D. conductor clasa III Niță R. Jipa, cu supravegherea căilor naționale din județul Constanța.

La circumscripțiunea VII

D. conductor clasa I Ion Zaharescu, secretar al circumscripției.

D-nii conducători clasa I: Nicolae Gheorghiaș și Petre Popescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Bacău.

D. conductor clasa II Mihail Tzirtzescu, cu supravegherea căilor naționale din județele Covurlui și Tecuciu.

D. conductor clasa III Ion Manolescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Putna.

La circumscripțiunea VIII

D. conductor clasa II Nicolae Hagienus Al., secretar al circumscripției.

D. conductor clasa III George Popa M., cu supravegherea căilor naționale din județele Tutova, Vaslui și Fălciu.

La circumscripțiunea IX

D. conductor clasa I Anghel Minculescu, secretar al circumscripției.

D. conductor clasa I Mihail Nicolau, cu supravegherea căilor naționale din județul Roman.

D. conductor clasa I Vasile Teodosiu, cu supravegherea căilor naționale din județul Suceava.

D. conductor clasa III George Coles, cu supravegherea căilor naționale din județul Neamț.

La circumscripțiunea X

D. conductor clasa I Constantin St. Stoicescu, secretar al circumscripției.

D. conductor clasa II Vasile Nicolescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Iași.

D. conductor clasa II Dimitrie Crăciunescu, cu supravegherea căilor naționale din județul Botoșani și Dorohoi.

— Cu deciziunea ministerială No. 4825 din 21 Martie 1906, d-nii conducători din serviciul exterior de poduri și șosele, mai jos menționați, sunt însărcinați, cu începere dela 1 Aprilie 1906, a îndeplini funcțiunea de conductor de poduri și șosele, fiecare în județul mai jos desemnat, conformându-se ordinelor și instrucțiunilor inginerilor, șefii respectivi :

La județul Argeș

D-nii conducători clasa I: Leon Sion și Constantin Altinovici ;
D. conductor clasa II Oprea Petrescu ;

D-nii conducători clasa III: Constantin Georgescu, Nicolae Cernea, Constantin I. Stănescu și Ion Panaitescu.

La județul Bacău

D. conductor clasa I Ion Savu ;

D-nii conducători clasa III: Petre Ionescu, Paul P. Lebedev, Vasile I. Gheorghiu și Alexandru G. Alexandrescu.

La județul Botoșani

D-nii conducători clasa II : Constantin Ciocan și Constantin G. Athanasiu ;

D. conductor provisoriu Constantin Emanuel.

La județul Brăila

D. conductor clasa I Vasile Dumitrescu ;

D-nii conducători clasa III: Radu Savu și Atanase Bordsescu.

La județul Buzău

D. conductor clasa I Aristide Hagiopol ;

D-nii conducători clasa II : Alexandru Chirițescu, Teodor Iliescu, Vasile I. Constantinescu și Ion Damian ;

D. conductor clasa III Ion P. Ionescu ;

D. conductor județean Mihail Anastasiu-Xanto.

La județul Constanța

D. conductor clasa I Alexandru Iorgovici-Rovine ;

D-nii conducători clasa II: George Constantinescu și Nicolae Alexandrescu ;

D. conductor clasa III Ion Dobrescu ;

D. Anghel Păunescu, arhitect și desemnator.

La județul Covurlui

D. conductor clasa I Pantele Nițescu ;

D. conductor clasa II George Atanasiu ;

D. conductor clasa III Dimitrie Ivanovici.

La județul Dâmbovița

D. conductor clasa I Teodor Stroescu ;

D-nii conductori clasa II : Ștefan D. Sachelaride, George Pâr-
vulescu și Aristid I. Popescu.

La județul Dolj

D-nii conductori clasa I : George C. Ionescu, George Sencovici,
Ion Bora și Ștefan Voinescu ;

D-nii conductori clasa II : Atanase Radulian, Constantin Alecu
și Constantin Verbiceanu ;

D. conductor clasa III Teohare Stoenescu.

La județul Dorohoiu

D. conductor clasa I Emanuel Busnea ;

D. conductor clasa II Victor Periețeanu ;

D. conductor clasa III Anibal Holban.

La județul Fălciu

D-nii conductori clasa II : Constantin Anastasiu și Alexandru Ott ;

D. conductor clasa III Mirică N. Pascu.

La județul Gorj

D-nii conductori clasa II : Ion Busuioc și Damian Ștefănescu ;

D-nii conductori clasa III : Petre Chiriac și Constantin V. Ivescu.

La județul Ialomița

D. conductor clasa I Nicolae Săndulescu ;

D. conductor clasa II Dimitrie Lăzărescu I ;

D-nii conductori clasa III : Vasile Nicolescu, Matei Zamfirescu,
Constantin E. Stănescu și Grigore Ionescu.

La județul Iași

D-nii conductori clasa I : Ion Păun, Teodor Cazaban, Dimitrie
Vasilescu ;

D. conductor clasa II Dimitrie I. Știubeiu ;

D. conductor județean Alexandru Orghidan.

La județul Ilfov

D-nii conductori clasa I : Constantin Gheorghiu, Ion Mănescu,
Ion Vlad, Nicolae Ivănescu și Elie Ștefănescu ;

D-nii conductori clasa II: Petre Marinescu și Atanase Enescu;

D-nii conductori clasa III: George Săvulescu, Pompilie Ionescu, Mihail I. Vasilescu, Stelian Davidescu și Ion Căciulescu;

D. conductor județean Atanase Mărgăritescu.

La județul Mehedinți

D-nii conductori clasa I: George Șoroagă, Vasile Zaharia și Dimitrie Constantinescu;

D-nii conductori clasa II: Constantin Vasiliu și Nicolae Petrovici;

D-nii conductori clasa III: Iosif Macedonescu și Constantin P. Ștefan.

La județul Muscel

D-nii conductori clasa II: George N. Popescu, Ion Isbășescu și Ion V. Popescu;

D. conductor clasa III Alexandru Tincă.

La județul Neamțu

D-nii conductori clasa I: George Lupu și Ion G. Christescu;

D-nii conductori clasa III: Constantin Podhorodețchi și Ștefan D. Ciornei.

La județul Olt

D-nii conductori clasa III: Titu M. Nedelcovici, Ion Cornea și Anghel M. Bratu.

La județul Prahova

D. conductor clasa I Constantin Lăudatu;

D-nii conductori clasa II: Apostol Radu și George Ionescu;

D-nii conductori clasa III: Ion Drăgănescu și Virgil Zingrilara.

D. conductor județean Rudolf Pfeiffer.

La județul Putna

D. conductor clasa I George Stănescu;

D-nii conductori clasa II: Andrei Enghel și Zamfir Stănescu.

La județul Râmnicu-Sărat

D. conductor clasa I Panait N. Iuga;

D. conductor clasa II Constantin Dicescu;

D-nii conductori clasa III: George N. Salos, Vasile Antoniu și Ion Al. Constantinescu.

La județul Roman

D. conductor clasa I Nicolae Grobnie;

D. conductor clasa II Constantin I. Moșinschi;

D-nii conductori clasa III: Teodor Cosma și Ion G. Popescu;

D. conductor județean Ștefan Rippel.

La județul Romanați

D-nii conductori clasa I: Ștefan Nicolescu și Vasile V. Rădulescu;

D-nii conductori clasa III: Grigore Ionescu, Ion N. Năstăsescu și Nicolae Mănescu

La județul Suceava

D. conductor clasa I Constantin G. Caloinescu;

D-nii conductori clasa II: Dimitrie Lăzărescu al II-lea și Teodor Rachieru;

D. conductor clasa III Ludovic Cazaban.

La județul Tecuciu

D. conductor clasa I Constantin M. Iorgulescu;

D-nii conductori clasa III: George Radovici, Constantin A. Florea, Cricor Romașcan și Dimitrie Gavrilescu.

La județul Teleorman

D. conductor clasa I Mihai Liță;

D-nii conductori clasa II: Toma V. Justinian și Nicolae O. Popescu;

D-nii conductori clasa III: Corneliu Marțian, Stan Pârvănescu și Maximilian Iliescu.

La județul Tulcea

D-nii conductori clasa I: George C. Gheorghiu și Nicolae Roată;

D-nii conductori clasa III: Alexandru Paidiu și Vasile Bujoreanu.

La județul Tutova

D-nii conductori clasa I: Lazăr Lăzărescu și Papiliu Carp;

D. conductor clasa III Nicolae Bălășescu.

La județul Vâlcea

D. conductor clasa I Constantin Gheorghiu;

D-nii conductori clasa II : Nicolae Panaitescu și Constantin M. Ioaniu ,

D. conductor clasa III Alexandru Lebădă.

La județul Vaslui

D. conductor clasa I Emil Dupleş ;

D-nii conductori clasa II : Ștefan Balasan și Nicolae Sbera ;

D. conductor clasa III Constantin D. Gabrilescu.

La județul Vlașca

D-nii conductori clasa I : Mihail Iliescu, Ștefan Ionescu, Ion Georgescu și Ion I. Antofiloiu ;

D-nii conductori clasa II : Marin I. Drăgănescu și Nicolae Cabău ;

D-nii conductori clasa III : Vasile P. Ionescu și Mihail Z. Paulescu.

— Cu deciziunea ministerială No. 5215 din 27 Martie 1906, împiegații mai jos notați, care actualmente se găsesc în serviciul tehnic județean, sunt trecuți pe ziua de 1 Aprilie 1906 în serviciul exterior de poduri și șosele, cu salariile prevăzute în bugetul ministerului pe exercițiul 1906—1907, și anume:

La județul Argeș D. Dimitrie Răducanu, secretar; D. Nicolae Dumitrescu, desemnator; D. Mihail Meculescu, comptabil-verificator, și D. Vasile Pelinescu, archivar-registrator.

La județul Bacău: D. Dimitrie Morțun, secretar și D. H. Rotescu, magaziner.

La județul Botoșani: D. Constantin C. Clopoțel, archivar-registrator, și D. Ion G. Rățoiu, desemnator.

La județul Brăila: D. Ion Iliescu, secretar, și D. Constantin Istrati, comptabil-verificator.

La județul Buzău: D. Alexandru H. Iacobescu, impiegat, și D. Nicolae D. Rădulescu, archivar-registrator.

La județul Constanța: D. George I. Tașcă, archivar-registrator.

La județul Dâmbovița: D. Constantin Vasilescu, archivar-registrator; D. Păun Ionescu, impiegat, și D. Mihail Mărăcine, desemnator.

La județul Dolj: D. Florea Ionescu, archivar-registrator, și D. Florian C. Gheorghiu, copist.

La județul Dorohoiu: D. Gheorghe Peniuc, archivar-registrator.

La județul Fălciu: D. Stefan Stângu, archivar-registrator.

La județul Gorj: D. D. D. Burdulescu, archivar-registrator, și D. Grigore D. Popescu, impiegat.

La județul Ialomița: D. Constantin Bădulescu, archivar-registrator.

La județul Iași: D. Constantin Popovici, archivar-registrator.

La județul Ilfov: D. Emanuel P. Ardeleanu, archivar-registrator, și D-nii: Alexandru St. Constantinescu, Dimitrie Popescu și Emanuel Comănescu, copişti.

La județul Mehedinți: D. Anastase Minea, archivar-registrator, și D. Ion Bălu, copist.

La județul Muscel: D. Teodor Petrescu, comptabil-verificator.

La județul Neamțu: D. George Calapod, archivar-registrator.

La județul Olt: D. Stefan I. Buiculescu, archivar-registrator.

La județul Prahova: D. Gh. Georgescu, archivar-registrator.

La județul Putna: D. Ion Prisecaru, archivar-registrator, și D. Mihail Alexandrescu, impiegat.

La județul Sâmniciu-Sărat: D. Luca Dumitrescu, archivar-registrator.

La județul Roman: D. Vasile Radu, secretar.

La județul Romanați: D. Constantin Săvulescu, secretar.

La județul Suceava: D. Constantin Sdrobici, archivar-registrator.

La județul Tecuciu: D. I. Lupașcu, secretar, și D. Barbu I. Rombeanu, archivar-registrator.

La județul Teleorman: D. Petre Anghelescu, archivar-registrator, și D. Mihail I. Ținescu, copist.

La județul Tulcea: D. Mihail Ionescu, numit archivar-registrator, în locul D-lui Ion D. Rădulescu, înaintat.

La județul Tutova: D. Gheorghe Butunoiu, secretar.

La județul Vaslui: D. Anghel M. Vasiliu, comptabil-verificator, și D. Filip Brăilescu, impiegat.

La județul Vlașca: D. Emilian Ionescu, archivar, și D. Petre E. Păunescu, registrator.

— Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice No. 6.200 din 11 Aprilie 1906, d. Dimitrie Constantinescu este numit, pe ziua

de 1 Aprilie 1906, în postul de verficator în serviciul exterior de poduri și șosele pentru lucrările tunelului dela Berești, rămânând atașat la direcțiune, cu retribuțiune lunară de 150 lei, care se va plăti din fondul de construcțiune al aceluî tunel.

— Prin deciziunea aceluiași d. ministru cu No. 6.203 din 11 Aprilie 1906, d. Constantin N. Vitcu este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de copist în serviciul exterior de poduri și șosele, pentru lucrările liniei ferate Pucioasa-Moroeni, rămânând atașat la direcțiune, cu retribuțiunea lunară de 100 lei, care se va plăti din fondul de construcțiune al acelei linii.

— Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 6.888 din 19 Aprilie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Dimitrie Morțun, pe ziua de 1 Aprilie 1906, din postul de secretar ce ocupa la serviciul de poduri și șosele din județul Bacău; iar în locul rămas vacant este numit d. Octav I. Cuba, pe ziua de 16 Aprilie 1906, ca secretar la sus zisul serviciu.

— Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 6.921 din 19 Aprilie 1906, d. Nicolae Al. Ticamis este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de comptabil-verificator la serviciul de poduri și șosele din județul Vaslui, în locul d-lui Anghel M. Vasiliu, demisionat pe aceeași zi.

— Prin deciziunea aceluiași d. ministru cu No. 7.001 din 19 Aprilie 1906, d. Ioan Binder este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de mecanic la pompa dela ipodrom, creiat prin budgetul pe exercițiul curent, cu salariul lunar de 150 lei.

— Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 8.304 din 29 Aprilie 1906, d. conductor clasa I Emanuel Busnea, din serviciul de poduri și șosele al județului Dorohoiu, și d. conductor clasa II Stefan Balasan, din serviciul de poduri și șosele din județul Vaslui, sunt transferați, în interes de serviciu, pe ziua de 1 Maiu 1906, unul în locul celuilalt.

In serviciile hydraulice

Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 496 din 20 Martie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Căplescu Mihail, pe ziua de 1 Aprilie 1906, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, din postul de căpitan-secund clasa I ce ocupă în serviciul de navigațiune fluvială.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 773 din 11 Aprilie 1906, d. inginer Toma I. Gâlcă, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul direcțiunei hydraulice, în postul din nou creiat prin budgetul porturilor pe exercițiul 1906--1907.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 871 din 19 Aprilie 1906, sunt înaintați sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, următorii impiegați din serviciul de navigațiune fluvială, conform prevederilor budgetare pe exercițiul 1906—1907, și anume:

D-nii: Anastasiu Marin, Teodorescu Dumitru și Stănculescu Ștefan, actuali șefi de biurou, cu salariul lunar de 227 lei, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 312 lei.

D. Magiurea Ion, actual căpitan secund clasa II, cu salariul lunar de 183 lei, în postul de căpitan secund clasa I, cu salariul lunar de 227 lei.

D-nii: Naca George și Hristache Popa, căpitani secunzi clasa III, cu salariul lunar de 141 lei, în posturile de căpitani secunzi clasa II, cu salariul lunar de 183 lei.

D. Nicolescu Mihail, actual agent clasa V, cu salariul lunar de 141 lei, în postul de impieगत clasa I, cu salariul lunar de 183 lei.

D-nii: Ionescu Dumitru, Hristescu Gheorghe și Balai Dumitru, actuali impiegați clasa III, cu salariul lunar de 141 lei, în posturile de impiegați clasa II, cu salariul lunar de 168 lei.

D. Dobrescu Toma, actual registrator-archivar, cu salariul lunar de 141 lei, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 168 lei.

D. Belloiu Basile, actual casier, cu salariul lunar de 241 lei, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 272 lei.

D. Padimatopol Diamandi, actual agent clasa III, cu salariul lunar de 183 lei, și d. Bucur Ion, actual agent clasa V, cu salariul lunar de 141 lei, în posturile de agenți clasa II, cu salariul lunar de 207 lei fie-care.

D. Tatomirescu Mihail, actual agent clasa IV, cu salariul lunar de 168 lei, în postul de agent clasa III, cu salariul lunar de 183 lei.

D-nii: Gheorghiu Lazăr, Iovanelli Ion și Buță Alexandru, actuali agenți clasa V, cu salariul lunar de 141 lei, în posturile de agenți clasa IV, cu salariul lunar de 168 lei fiecare.

D. Dănilă Petru, actual mecanic clasa I, cu salariul lunar de 200 lei, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 225 lei.

D. Dordea Nicolae, actual pilot clasa III, cu salariul lunar de 135 lei, în postul de pilot clasa II, cu salariul lunar de 160 lei.

D. Vasilescu Nicolae, actual pilot clasa I, cu salariul lunar de 180 lei, în postul de căpitan secund clasa II, cu salariul lunar de 183 lei.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștrii No. 872 din 19 Aprilie 1906, d. Teodor Popescu, actual registrator în direcțiunea serviciului hydraulic, este trecut, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de desenator cu salariul lunar de 227 lei, creiat din nou prin budgetul porturilor pe exercițiul 1906—1907; iar d. Obedeau Vasile, actual impiegat la serviciul de navigațiune fluvială, este trecut, pe aceeași zi, în postul de registrator în serviciul hydraulic central, cu salariul lunar de 165 lei prevăzut în budget.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștrii No. 873 din 19 Aprilie 1906, d. Ion Dumitrescu, actual picher în serviciul hydraulic, este înaintat în postul de magaziner-conservator la același serviciu (diviziunea de dragage), în locul d-lui Grigore I. Rădulescu, trecut ca picher.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 5.216 din 27 Martie 1906, d-l Ștefan Draschek, actual maestru-mecanic la șantierul naval din Turnu-Severin, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Aprilie 1906, pentru că, cu toate amenzile disciplinare ce i s'au aplicat continuă a'și neglija serviciul.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 6.889 din 19 Aprilie 1906, d-l George Cojocărescu, actual copist provizoriu la direcțiunea serviciului hydraulic, este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de copist-verificator, cu salariul lunar de 141 lei, creiat din nou prin budgetul porturilor pe exercițiul 1906—1907, la diviziunea de dragage.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 7.002 din 19 Aprilie 1906, d-l Iana Alexandru, actual mecanic provizoriu, și d-l Gh. Caragea, actual lucrător-ferar în serviciul șantierului naval din Turnu-Severin, sunt numiți, pe ziua de 1 Aprilie 1906, cel dintâiu în postul vacant de maestru-mecanic, cu salariul de 250 lei, și cel de al doilea în postul de șef al atelierului naval din același șantier, cu salariul lunar de 250 lei, în locul d-lui M. Dumitrescu, trecut ca maestru-lăcătuș naval.

— Prin deciziunea ministerială No. 7.594 din 25 Aprilie 1906, d-nii ingineri Artur Puklicki și Constantin Bușilă, actuali asistenți în serviciul de construcțiune al portului Constanța, sunt autorizați a îndeplini: cel dintâiu funcțiunea de ajutor inginerului-șef, dirigințele lucrărilor, înlocuindu-l în absența sa; iar cel de al doilea, funcțiunea de șef de atelier.

In serviciul navigațiunei maritime

Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 771 din 11 Aprilie 1906, d-l Tăut Eugen este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, în postul de căpitan clasa II pe vapoarele serviciului de navigațiune maritimă, pe ziua de 10 Martie st. n. 1906, când a fost imbarcat.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 869 din 19 Aprilie 1906, următorii impiegați din serviciul de navigațiune maritimă, sunt înaintați, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în funcțiunile prevăzute în budgetul pe exercițiul 1906—1907, după cum urmează:

D. inginer-stagiatar Ghica Ion D., actual mecanic clasa III, în postul de șef de biurou clasa I, cu salariul lunar de 400 lei.

D. Cotoșman Virgiliu, actual impiegat definitiv clasa IV, în postul de impiegat clasa III, cu salariul lunar de 225 lei.

D. Eanescu Nicolae, actual impiegat definitiv clasa V, în postul de impiegat clasa IV, cu salariul lunar de 200 lei.

D. Florescu C. Gh., actual impiegat definitiv clasa V, în postul de impiegat clasa IV, cu salariul lunar de 175 lei.

D. Chiriac Gheorghe, actual ofițer clasa III, în postul de ofițer clasa II, cu salariul lunar de 200 lei.

D. Brânzei V. Ion, actual sub-mecanic clasa III, în postul de sub-mecanic clasa II, cu salariul lunar de 200 lei.

D. locotenent-comandor Periețeanu Constantin, actual căpitan principal clasa II, în postul de căpitan principal clasa I, cu salariul lunar de 600 lei.

D. locotenent-comandor Ciuchi Constantin, actual căpitan clasa I, în postul de căpitan principal clasa II, cu salariul lunar de 550 lei.

D-nii: Brânzei Dumitru și Constantinescu Zalomit, actuali ofițeri clasa I, în posturile de ofițeri principali clasa III, cu salariul lunar de 300 lei.

D. Boruga Ion, actual sub-mecanic clasa III, în postul de sub-mecanic clasa I, cu salariul lunar de 200 lei.

D-nii: Negoescu Nicolae, Preda Constantin, Ionescu Nicolae și Sandu Marin, actuali sub-mecanici clasa IV, în posturile de sub-mecanici clasa III, cu salariul lunar de 175 lei.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri cu No. 870 din 19 Aprilie 1906, următorii impiegați din serviciul de navigațiune maritimă sunt confirmați, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în funcțiunile prevăzute în budgetul pe exercițiul 1906—1907, după cum urmează:

D-nii: Văllianu Alexandru și Oprescu Constantin, actuali șefi de biou rou special, în aceiași calitate, cu salariu lunar de 450 lei fie-care.

D. Clain Christache, actual sub-șef de biou rou, în postul de șef de biou rou clasa III, cu salariul lunar de 300 lei.

D. Zlătescu Paraschiv, actual impiegat definitiv clasa I, în postul de impiegat clasa I, cu salariul lunar de 275 lei.

D. Nicolescu V. Nicolae, actual impiegat definitiv clasa II, în postul de impiegat clasa II, cu salariul lunar de 250 lei.

D-nii: Dulgheru Gheorghe și Diamandopol Anton, actuali impiegați definitivi clasa III, în posturile de impiegați clasa III, cu salariu lunar de 225 lei fie-care.

D-nii: Aureliu Scarlat, Andoniu Nicolae, Bucurescu Petre, Pascal Dumitru și Caralea Paul, actuali impiegați definitivi clasa IV, în posturile de impiegați clasa IV, cu salariu lunar de 200 lei.

D-nii: Radacovici Gabriel, Teișanu Teodor, Anastasiu Ion, Diacu Gheorghe, Vasilescu State, Vasilescu Nicolae și d-na Reno Ecaterina, actuali impiegați definitivi clasa V, în posturile de impiegați clasa V, cu salariu lunar de 175 lei.

D. locotenent comandor Boerescu Cesar, actual inspector de vapoare, în postul de inspector de vapoare, comandant de rezervă, cu salariu lunar de 700 lei.

D. Lăpușneanu Gheorghe, actual inspector de mașini, în aceeași funcțiune, cu salariu lunar de 575 lei.

D. Simu Ioan, actual agent, în aceeași calitate, cu salariu lunar de 350 lei.

D. Jean Gheorghe, actual sub-agent, în aceeași calitate cu salariu lunar de 350 lei.

D. Besnea Ioan, actual șef de magazie, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 275 lei.

D. Ștefănescu Alexandru, actual sub-agent, în aceeași calitate, cu salariu lunar de 250 lei.

D-nii: Costea Constantin și Dumitrescu Constantin, actuali șefi de echipagiu clasa I, în aceeași calitate, cu salariu lunar de 175 lei fie-care.

D. Păcurariu Corneliu, actual medic, în aceeași calitate cu salariu lunar de 375 lei.

D. Ionescu Dumitru, actual sub-mecanic clasa I, în aceeași calitate, cu salariu lunar de 250 lei.

D-nii: Filip Ioan, Vasilescu Dumitru și Petrescu Petre, actuali ofițeri clasa III, în aceeași calitate, cu salariu lunar de 175 lei fie-care.

D. Gheorghe Anghel, actual sub-mecanic clasa III, în aceeași calitate cu salariu lunar de 175 lei.

In administrațiunea căilor ferate

Prin decretul regal cu No. 1103 din 7 Martie 1906, d-l inginer-ordinar clasa II, Grama Nicolae A., actual sub-șef de secțiune la

serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Martie 1906, în postul de șef de secțiune.

— Prin decretul regal cu No. 1104 din 7 Martie 1906, s'a aprobat următoarele numiri în serviciul administrațiunei căilor ferate, pe ziua de 1 Martie st. n. 1906, și anume:

D. Alexescu George N., actual impiegat definitiv clasa III, în postul de casier clasa II;

D. Goran Aureliu N., actual șef de gară clasa III, în postul de impiegat definitiv clasa III;

D. Țurai Marin V., actual impiegat de mișcare clasa I, în postul de șef de gară clasa III.

— Prin decretul regal cu No. 1105 din 7 Martie 1906, d-l Georgescu Petre, actual impiegat de mișcare clasa II în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat pe ziua de 1 Martie stil nou 1906, în postul de impiegat de mișcare clasa I.

— Prin decretul regal cu No. 1235 din 11 Martie 1906, d-l Popescu Nicolae, actual impiegat de mișcare clasa I în serviciul administrațiunei căilor ferate, este degradat, pe ziua de 15 Martie st. n. 1906, la calitatea de impiegat de mișcare clasa II, pentru neregularități în serviciu.

— Prin decretul regal cu No. 1236 din 11 Martie 1906, d-l Ionescu Leon, actual șef de magazie clasa I în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, fiindcă a devenit cu totul impropriu serviciului din cauza maladiei de care este atins.

— Prin decretul regal cu No. 1237 din 11 Martie 1906, s'a primit demisiunea d-lui inginer-ordinar clasa II Mareș Nicolae C., pe ziua de 10/23 Martie 1906, din postul ce ocupa de inginer asistent.

— Prin decretul regal cu No. 1278 din 12 Martie 1906, d-l Ghika Șerban Sc., absolvent cu diplomă al Școalei națiionale de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 7/20 Martie 1906, în funcțiunea de asistent la serviciul lucrărilor noi.

— Prin decretul regal cu No. 1279 din 12 Martie 1906, d-l inginer-ordinar clasa III Petculescu Nicolae I., actualmente ocupând postul de inginer-ajutor al șefului serviciului tehnic din județul Vâlcea, este trecut, pe' zina de 7/20 Martie 1906, în funcțiunea de asistent la serviciul lucrărilor noi în administrațiunea căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 1280 din 12 Martie 1906, d-l inginer-ordinar clasa I Ionescu Ioan N. și d-l conductor clasa III Predescu Lucian, sunt numiți, pe ziua de 7/20 Martie 1906, în serviciul lucrărilor noi ; d-l inginer Ionescu în funcțiunea de șef de secțiune, iar d-l Predescu în funcțiunea de conductor.

— Prin decretul regal cu No. 1281 din 12 Martie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Arion Nicolae G., pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, din postul de impiegat definitiv clasa III ce ocupă în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 499 din 20 Martie 1906, d-l Zamfirescu Emanoil, actual șef de biurou special în serviciul administrațiunei căilor ferate, este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1/14 Aprilie 1906, în postul de șef al contabilităței serviciului pentru reconstruirea și consolidarea podurilor.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 502 din 20 Martie 1906, d-l inginer-ordinar clasa II Vernescu Teodor G., actual inginer de tracțiune în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de sub-inspector de tracțiune.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 503 din 20 Martie 1906, d-l inginer-ordinar clasa III Moisiu George Gr., actual șef de depozit clasa II în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de inginer de tracțiune.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 509 din 20 Martie 1906, d-l Marinescu Ioan, actual impiegat definitiv clasa I în admi-

nistrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, pentru motiv de boală îndelungată.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 524 din 21 Martie 1906, d-l Teodor Constantin, actual supraveghetor de lucrări în serviciul administrațiunei căilor ferate, este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de impiegat definitiv clasa III.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 612 din 31 Martie 1906, s'a aprobat înaintarea următorului personal din serviciul administrațiunei căilor ferate, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, și anume :

D. Zamfirescu Vasile, actual șef de depozit clasa III, în postul de șef de depozit clasa II ;

D. Petrescu Constantin, actual sub-șef de depozit clasa III, în postul de sub-șef de depozit clasa II ;

D-nii: Mertic Ion, Zătreanu Sterian N., Mareș Nicolae N. și Sârbulescu Ion, actuali mecanici clasa II, în posturile de sub-șefi de depozit clasa III.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 613 din 31 Martie 1906, d-nii Vasilescu Simion și Agemolu Constantin M., actuali impiegăți definitiv clasa IV în administrațiunea căilor ferate, sunt înaintați, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în posturile de impiegăți definitiv clasa III în aceeași administrațiune.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 614 din 31 Martie 1906, d-l inginer Teodoreanu Ion, absolvent cu certificat al școalei naționale de poduri și șosele, este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 14 Aprilie stil nou 1906, în postul de asistent la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 616 din 31 Martie 1906, d-l inginer-șef clasa II Petrescu Nicolae, actualmente aflat în

disponibilitate, este rechemat în activitate, în cadrul ordinar al corpului tehnic, și numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 14 Aprilie st. n. 1906, în postul de șef de secțiune la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

Prin decretul regal No. 1462 din 31 Martie 1906, dispozițiunile art. 55—58 din regulamentul de aplicațiune al legii corpului tehnic sunt modificate precum urmează:

Art. 55 (art. XLI din lege). Cheltueli de inspecțiune, deplasare și de transport. Pentru cheltuelile de inspecțiune, de deplasare și de transport în interesul serviciului, se stabilesc următoarele indemnizațiuni fixe, fără a fi supuse la rețineri, și anume:

Inginerii sau conductorii, care prin natura serviciului ce îndeplinesc sunt chemați a se deplasa cel puțin 10 zile pe lună, vor primi drept indemnizare:

a) Inginerii-inspectorii, directorii de serviciu, lei 400 pe lună;

b) Inginerii-inspectorii sau inginerii-șefi, sub-directorii de serviciu, lei 250 pe lună;

c) Inginerii-inspectorii și inginerii-șefi, șefii de circumscripțiuni, lei 400 pe 8 luni, lei 300 pe 4 luni;

d) Inginerii-șefi, șefii de serviciu în județe, lei 350 pe 8 luni, lei 250 pe 4 luni;

e) Inginerii-ordinari clasa I, șefi de serviciu în județe, lei 300 pe 8 luni, lei 200 pe 4 luni;

f) Inginerii-ordinari clasa II, șefi de serviciu în județe, lei 250 pe 8 luni, lei 150 pe 4 luni;

g) Inginerii-ordinari clasa III, șefi de serviciu în județe, lei 200 pe 8 luni, lei 100 pe 4 luni;

h) Inginerii-șefi și inginerii-ordinari clasa I, sub-șefi de serviciu sau atașați la servicii tehnice exterioare, vor primi indemnizația de sub litera f ;

i) Inginerii-ordinari clasa II și III, sub-șefii de serviciu sau atașați la servicii tehnice în județe, vor primi indemnizația de sub litera g ;

j) Conductorii, lei 120 pe 8 luni, lei 100 pe 4 luni;

Termenul de 8 luni se socotește dela Martie până la Octombrie inclusiv;

Termenul de 4 luni se socotește dela Noembrie până la Februarie inclusiv;

k) Inginerii sau conductorii atașați la biurourile centrale sau care îndeplinesc serviciul de desemnatori, nu au dreptul la indemnizare;

l) Inginerii sau conductorii care ar fi stabiliți la puncte fixe pe un timp mai mare de 3 luni, vor primi ca indemnizare $\frac{2}{3}$ din sumele fixate mai sus sub literele *h, i, j*;

m) Inginerii sau conductorii care vor avea însărcinări temporale mai puțin de 10 zile pe lună, vor primi diurna zilnică prevăzută la art. 58.

Art. 56 (art. XLI din lege). Cheltueli de transport. Aceste cheltueli se vor plăti pe bazele următoare:

a) Transporturile pe cale ferată sau pe apă, când nu se vor da bilete de liber parcurs, se vor plăti după tarifele respective, având dreptul inspectorii-generalii și inginerii de ori-ce grad la clasa I, inginerii-stagiari și conductorii la clasa II în drumul de fer; iar pentru vapor având dreptul și unii și alții la clasa I;

b) Transportul cu trăsura, pe baza distanțelor kilometrice socotite pe klm. a câte:

0.60 bani pentru inspectorii-generalii și inginerii de ori-ce grad;

0.40 bani pentru inginerii-stagiari și conductorii;

c) În cazuri excepționale, cheltuelile de transport se vor plăti și după cheltuelile efective, justificate prin raport special.

Art. 58 (art. XLII din lege). Inginerii sau conductorii care n'ar avea dreptul la indemnizările fixe stabilite la art. 55 și care ar fi trimiși în constatări sau atașați la lucrări, vor avea dreptul, pe lângă cheltuelile de transport, socotite după normele prevăzute la art. 56, și la despăgubiri zilnice, și anume:

Lei 25 pentru inspectorii-generalii;

„ 15 „ inginerii-șefi;

„ 10 „ inginerii-ordinari;

„ 7 „ inginerii-stagiari și conductorii.

Aceleași despăgubiri zilnice se vor acorda și inginerilor sau conductorilor care, de și primesc indemnizarea fixă dela art. 55, vor

fi trimiși în constatare sau inspecțiuni de lucrări dependinte de alte servicii decât serviciul ce le este încredințat, sau se vor deplasa, în interes de serviciu, în afară de raionul secțiunii sau circumscripțiunii lor.

Prin decretul regal No. 1214 din 11 Martie 1906, s'a aprobat a se deschide pe seama ministerului lucrărilor publice următoarele credite:

Lei 25.000 credit extraordinar pentru pregătirea lucrărilor ce se vor înfățișa la expoziția națională de către serviciul lucrărilor noi și al podurilor;

Lei 5.000 credit suplimentar la cap. II, art. 6 al budgetului ministerului pe exercițiul 1905—1906, pentru cheltueli de cancelarie chirii de localuri, imprimate, etc.;

Lei 20.000 credit suplimentar la cap. II, art. 7 al budgetului ministerului pe exercițiul 1905—1906, pentru cheltueli de transport și diurne.

Aceste credite se vor trece prin conturile exercițiului 1905—1906 și se vor acoperi din fondul prevăzut în budgetul general al Statului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

— Prin decretul regal No. 1077 din 6 Martie 1906, în virtutea art. 13 din legea podurilor cu taxă dela 1868 și având în vedere votul consiliului general al județului Roman din ședința dela 22 Octombrie 1905, s'a aprobat ca județul Roman să perceapă pe timp de șapte ani, cu începere dela 1 Aprilie 1906, pentru trecerea pe podurile dela Brătești, Sagna, Rocna și Hălăucești, de peste râul Siret, și de pe podul dela Cotu-Vameș, de peste râul Moldova, următoarele taxe:

5 bani pentru fiecare vită mare, înhămată sau nu; 1 ban pentru fiecare vită mică, precum: oaie, capră, rămători și altele.

Scutindu-se de taxe:

- 1) Persoanele pedestre;
- 2) Animalele sugătoare, precum: miei, viței și altele;
- 3) Serviciile postale ale Statului, județelor și comunelor;
- 4) Cai de poștă duși și întorși din călătorie;

- 5) Transporturile militare și militarii de ori-ce grad;
- 6) Inginerii, conductorii, picherii și cantonierii Statului, județelor și ai comunelor;
- 7) Funcționarii Statului, județului și ai comunelor, de ori-ce grad, trecând în afaceri de serviciu;
- 8) Transportul materialelor pentru podurile și șoselele Statului, județului și comunelor, când nu vor fi date în întreprindere.

— Prin decretul regal No. 1165 din 10 Martie 1906, în virtutea art. 3 din legea căilor ferate din inițiativă privată dela 23 Martie 1900, și pe temeiul art. 69 din legea de expropriațiune pentru cauză de utilitate publică, s'a declarat de utilitate publică, cu urgență, exproprierea terenurilor necesare construcțiunei liniei ferate Giurgiu-Blejești și dependințelor ei, a cărei concesiune a fost acordată județului Vlașca, pe baza legilor căilor ferate din inițiativă privată din 23 Martie 1900 și 27 Maiu 1905.

— Prin decretul regal No. 1166 din 10 Martie 1906, s'a aprobat ca județul Iași să perceapă, cu începere dela 1 Aprilie 1906, o jumătate de zecime asupra foncierei, patentei și licenței, al cărui venit să fie afectat pentru plata anuităților împrumutului ce se va face pentru construcția liniei Podul-Iloaiei-Hârlău.

— Prin decretul regal No. 1167 din 10 Martie 1906, s'a declarat de utilitate publică cu urgență, expropriațiunea terenului necesare construcțiunei liniei ferate Hârlău-Podul-Iloaiei și dependințelor ei, a cărei concesiune a fost acordată județului Iași pe baza legilor căilor ferate din inițiativă privată din 23 Martie 1900 și 27 Mai 1905.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 485 din 20 Martie 1906, s'a aprobat, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, oferta casei Ganz & C-ie, din Budapesta și se încuviințează ca prefectura județului Prahova să încheie cu dânsa cuvenitul contract în marginele sumei totale de lei aur 393.585, pentru predarea franco Predeal, în termen de 8 luni, de la semnarea contractului, a următorului material rulant, necesar liniei ferate din inițiativă privată Ploești-Văleni-de munte, și anume :

- 1) 15 vagoane de marfă tip G, fără frână, cu lei aur 3.630 unul, sau în total lei aur 54.450;
- 2) 5 vagoane idem, cu frână. a lei aur 4.210 unul, sau în total lei aur 21.050;
- 3) 15 vagoane de marfă cu borduri înalte, tip K, fără frână, a lei aur 2.925 unul, sau în total lei aur 42.875;
- 4) 5 vagoane idem, cu frână, a lei aur 3.260 unul, sau în total lei aur 16.300;
- 5) 15 vagoane platformă, tip K. n., fără frână, a lei aur 2.600 unul, sau în total lei aur 39.000;
- 6) 5 vagoane idem, cu frână, a lei aur 2.910 unul, sau în total lei aur 14.550;
- 7) 3 vagoane automotoare cu frână cu aer comprimat, sistem Boeker, a lei aur 50.260 unul, sau în total lei aur 150.780, și
- 8) 3 vagoane de remorcă pentru călători, a lei aur 17.860 unul, sau în total lei aur 53.580.

— Prin jurnalul consiliului de miniștri No. 908 din 26 Aprilie 1906, s'a încuviințat referatul d-lui ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice No. 7707, prin care solicită deschiderea creditului extraordinar în sumă de lei 200.000, necesar pentru lichidarea Cassei Howaldswerke, din Kiel, de valoarea lucrărilor rezultând din construcția vaselor „Turnu-Severin“ și „Constanța“ și dockul plutitor din Galați;

S'a aprobat deschiderea creditului cerut, în sumă de 200.000 lei, și autoriză pe d-l ministru al lucrărilor publice a prezenta, ulterior. M. S. Regelui decretul relativ.

Acest credit se va trece prin conturile exercițiului 1905—1906 și se va acoperi din fondul prevăzut în budgetul general al Statului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. 1. — Cu începere de la 1 Aprilie 1906, d-l inginer-șef clasa II Nestor Ureche, șeful biroului statistice din minister, este însărcinat cu întreținerea căiei naționale No. 3, secțiunea Câmpina-Predeal.

Art. 2. — D. conductor clasa II Nicolae Petrescu, se atașează cu serviciul pe lângă d-l inginer-șef Nestor Ureche, pentru întreținerea sus zisei căi naționale.

Art. 3. — Pentru toate lucrările privitoare la această parte de cale națională, d-l inginer-șef Ureche va comunica direct cu ministerul.

Art. 4. — D. șef al diviziunii personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 29 Martie 1906.

Ministru, Ion C. Grădișteanu.

No. 5490.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. 1. — D. N. Oprescu, directorul contabilității, este autorizat a semna ordonanțe de plată și de delegațiune pentru achitarea retribuțiilor și diurnelor personalului, precum și pensiilor și ajutoarelor acordate cantonierilor, în limitele creditelor ce sunt deschise prin bugete și legi speciale, conform dispozițiilor legii asupra contabilității publice a Statului, semnând și orice corespondențe relative la aceste plăți.

Art. 2. — D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 19 Aprilie 1906.

Ministru, Ion C. Grădișteanu.

No. 7014.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. 1. — D. inginer-șef Vasile Voiculescu, director de serviciu la direcțiunea I din Minister, este autorizat a semna în numele nostru corespondența cu prefecturile de județe, avocații Statului, primăriile și inginerii-șefi ai serviciilor tehnice din județe pentru afacerile care au fost rezolvate de noi, sau pentru cereri de informațiuni, precum și cu direcțiunea *Monitorului Oficial* pentru publicațiuni.

Art. 2. — D. secretar general al ministerului este însărcinat cînat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Ministru, Ion C. Grădișteanu.

No. 7592.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. 1. — Pe lângă autorizațiunea dată d-lui secretar general al ministerului, autorizăm, conform art. 63 din legea asupra contabilităței publice, și pe d-l Nicolae Sc. Ghika, directorul personalului și al administrațiunei centrale a porturilor, să semneze în numele nostru ordonanțele de plată emise asupra budgetului porturilor pentru plata salariilor și diurnelor personalului în limitele creditelor ce ne sunt deschise.

Art. 2. — D. Nicolae Sc. Ghika este de asemenea autorizat a aproba și semna decisiunile pentru numiri de cantonieri și șefi-cantonieri, cum și a rezolva cererile de concedii pentru picheri și celalt personal similar.

Art. 3. — Direcțiunea personalului va comunica direct celorlalte direcțiuni și servicii dependinte de acest minister, precum și prefecturilor deciziunile luate de noi, sau de d-l secretar general în numele nostru, relative la numiri de personal, aprobări de concedii, transferări, etc.

Art. 4. — Domnul secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a dispozițiunilor acestei deciziuni.

Ministru, Ion C. Grădișteanu.

No. 7587.

CAILE FERATE ROMANE

Situațiunea veniturilor provizorii pentru toate liniile căilor ferate române pe luna Februarie 1905/906, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1904/905 și 1903/904

A N U L	L U N A	Lungimea liniilor în kilo- metri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE								TOTALUL VENITURILOR						
			Călători		Bagaje		Mărfuri de iuteală										
							Mare		Mică								
			L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.					
1903/904 . .	Februarie	3.178	1.302.337	—	26 193	—	78.302	—	2.259.771	—	3.667.333	—					
1904/905 . .			1.218.463	—	23.423	—	72.565	—	1.723.990	—	2.038.441	—					
1905/906 . .			1.530.657	—	29.579	—	172.930	—	2.816.395	—	4 549.561	—					
Luna Februarie din anul 1905/906 prezintă			+	228.320	—	+	2.656	—	+	94.628	—	+	556.624	—	+	882.228	—
o diferență de:			+	312.194	—	+	6.156	—	+	100.365	—	+	1.092.405	—	+	1.511.120	—

RECAPIIULAȚIUNEA

veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele luni Februarie

1903/904 . .	De la 1 Aprilie	} 3.178	17.936 543	—	556.741	—	1.422.663	—	34.539.605	—	54.455.652	—	
1904/905 . .	până la		17.542.206	—	554.695	—	1.354.678	—	28.387.608	—	47.839.187	—	
1905/906 . .	28 Februarie		20.294.018	—	621.780	—	1.988.641	—	39 225.751	—	62 130.190	—	
1903/904 . .	Veniturile de la 1 Aprilie												
1904/905 . .	până la 28 Februarie												
1904/905 . .	1905/906 prezintă o		+ 2.357.475	—	+	65.039	—	+	565.978	—	+	4.686.046	—
1904/905 . .	diferență de:		+ 2 751 812	—	+	67.085	—	+	633.963	—	+	10.838.143	—
1904/905 . .													

TABELA VENITURILOR LUNARE

LUNA	1903—904	1904—905	1905—906	LUNA	1903—904	1904—905	1905—906
	Lei	Lei	Lei		Lei	Lei	Lei
Aprilie	4.235.456	4.266.697	4.329.529	Octombrie . . .	5.980.325	5.164.577	6.484.900
Maiu	4.810.066	4.606.500	4.821.090	Noembrie . . .	5.926.547	4.334.723	6.780.456
Iunie	4.157.294	4.273.851	4.748.849	Decembrie . . .	4.703.972	4.117.558	6.104.527
Iulie	4.860.662	4.673.889	5.983.120	Ianuarie	3.185.508	2.724.186	4.330.746
August	6.441.438	5.626.827	6.696.102	Februarie . . .	3.667.333	3.038.441	4.549.561
Septembrie . .	6.487.051	5.011.938	7.301.310	Martie	—	—	—

*Situațiunea veniturilor provizorii ale serviciului maritim român pentru ambele linii pe luna Februarie 1905/6,
comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1903/904 și 1904/905*

A N U L	L U N A	VENITURILE DIN TRAFICUL DE						T O T A L					
		Călători		Bagaje		Mărfuri							
		L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.						
1903—1904 . . .	Februarie	10.312	80	326	70	192.563	50	203.203	—				
1904—1905 . . .		9.506	20	374	90	161.495	90	171.377	—				
1905—1906 . . .		21.547	40	546	50	184.542	10	206.636	—				
1903 1904 . . .	Luna Februarie din anul 1905—1906 prezintă o diferență de :	+	11.234	60	+	219	80	—	8.021	40	+	3.433	—
1904—1905 . . .		+	12.041	20	+	171	60	+	23.046	20	—	35.259	—

RECAPITULAȚIUNEA

veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Februarie

1903—1904 . . .	De la 1 Aprilie până la 28 Februarie	295.521	—	8.593	10	1.584.193	70	1.888.308 —
1904—1905 . . .		252.675	20	6.176	40	1.386.068	20	1.644.920 —
1905—1906 . . .		536.260	40	10.036	60	1.164.932	40	1.711.229 —
1903—1904 . . .	Veniturile de la 1 Aprilie până la 28 Februarie 1905—6 reprezintă o diferență de :	+ 240.738	80	+ 1.443	50	— 419.261	30	— 177.079 —
1904—1905 . . .		+ 283.584	60	+ 3.860	20	+ 221.135	80	+ 66.309 —

T A B E L A V E N I T U R I L O R L U N A R E

L U N A	1903—1904	1904—1905	1905—1906	L U N A	1903—1904	1904—1905	1905—1906
	L e i	L e i	L e i		L e i	L e i	L e i
Aprilie	144.649	85.435	170.253	Octombrie . . .	392.479	114.015	223.308
Maiu	173.922	205.134	162.561	Noembrie . . .	119.437	149.550	109.683
Iunie	401.953	80.923	127.382	Decembrie . . .	42.731	259.161	112.070
Iulie	153.985	84.199	146.125	Ianuarie . . .	230.445	211.730	125.212
August	171.476	159.591	156.294	Februarie . . .	203.203	171.377	206.636
Septembrie . . .	154.028	123.805	171.705	Martie . . .	—	—	—

VENITURILE DOCURILOR

Situația încasărilor de la 1 până la 28 Februarie 1906

Anul	L U N A	Galați lei	Brăila lei	TOTAL	TABELA VENITURILOR LUNARE			
					L U N A	1903—1904 lei	1904—1905 lei	1905—1906 lei
1903/4	Februarie	18.426	20.171	38.597	Aprilie . .	134.278	111.809	84.819
1904/5		11.462	16.698	28.160	Maiu . . .	172.830	163.724	181.314
1905/6		34.293	21.668	55.961	Iunie . . .	178.859	179.825	142.247
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale de la 1 Aprilie până la finele lunii Februarie 1906					Iulie . . .	131.965	220.031	165.360
					August . .	149.519	162.132	183.738
					Septembre .	168.613	186.621	216.945
					Octobre . .	160.564	130.844	219.836
					Noembrie . .	217.573	169.872	281.357
					Decembre . .	242.292	142.475	253.666
					Ianuarie . .	11.634	44.563	79.304
					Februarie . .	38.597	28.160	55.961
					Martie . . .	—	—	—
1903/4	De la 1 Aprilie	858.371	784.353	1.606.724				
1904/5	până la	886.146	653.910	1.540.056				
1905/6	31 Februarie	1.124.580	739.967	1.864.547				
1903/4	Venit. de la 1 Aprilie la 28 Februarie	+	—	257.823				
1904/5	prezintă o diferență în:	—	8.386	—				
		+	238.434	324.491				
		—	—	—				

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ

PARTEA OFICIALĂ

LEGI

LEGE

**pentru modificarea art. 3 din legea din 12 Aprilie 1905,
relativă la creierea unui fond special pentru asigurarea vapoa-
relor serviciului maritim român.**

(Promulgată cu Decretul Regal No. 1307 din 12 Martie 1906)

Art. 3. — La caz de neajungere a fondului de asigurare, în scopurile arătate de art. I din legea din 12 Aprilie 1905, Casa de depuneri va avansa ministerului de lucrări publice suma ce-i va fi trebuincioasă pentru construcțiunea sau cumpărarea de vase și pentru înlocuirea sau repararea de vase proprii sau străine, până la cifra de lei 4.500.000.

LEGE

**pentru a se declara de utilitate publică exproprierea terenurilor
necesare la mărirea portului Călărași.**

(Promulgată cu Decretul Regal No. 1308 din 12 Martie 1906)

Art. unic. — Se declară de utilitate publică generală exproprierea terenurilor în întindere de 5 hectare și 368 metri pătrați, din locurile numite „Lunca de pe marginea Borcei“, necesare la mărirea portului Călărași.

L E G E

relativă la înființarea unui fond de asigurare pentru instalațiunile stațiunei de petrol din portul Constanța.

(Promulgată cu Decretul Regal No. 1309 din 12 Martie 1906)

Art. 1. — Ministerul de lucrări publice va depune, în fiecare an, la Casa de depuneri și consemnațiuni, 2% din costul total al instalațiunilor stațiunei de petrol din portul Constanța.

Această sumă se va prevedea în bugetul anual de cheltueli al porturilor și va servi la constituirea unui fond atât pentru asigurarea contra incendiului a instalațiunilor, cât și pentru înființarea de noi instalațiuni sau mărirea celor existente.

Art. 2. — În caz când instalațiunile existente ar fi, în parte sau în total, distruse de un incendiu, sau când ar fi nevoie de noi instalațiuni, ministerul de lucrări publice va putea ridica din fondul de asigurare, depus la Casa de depuneri și consemnațiuni, sumele necesare pentru a reconstrui imediat instalațiunile distruse sau a construi pe cele noi.

Art. 3. — Dacă sumele deja depuse nu ar fi suficiente, fie pentru reconstruirea instalațiunilor distruse de incendiu, fie pentru crearea nouilor instalațiuni necesare, Casa de depuneri și consemnațiuni va avansa ministerului de lucrări publice, în acest scop, sumele de care va avea trebuință până la cifra maximă de 1.500.000 lei.

Art. 4. — Suma astfel avansată se va restitui Casei de depuneri și consemnațiuni, cu dobândă de 5%, în anuități cari nu vor trece peste 60% din vărsările anuale prevăzute la art. 1.

Art. 5. — Sumele vărsate anual la Casa de depuneri și consemnațiuni se vor transforma în efecte publice de ale Statului, sau garantate de Stat.

PERSONAL

Mișcări în corpul tehnic

Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 614 din 31 Martie 1906, d-l inginer Teodoreanu Ion, absolvent cu certificat al școalei naționale de poduri și șosele, fiind numit pe ziua de 14 Aprilie st.

n. 1906 în serviciul căilor ferate este admis, pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a corpului tehnic.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 772 din 11 Aprilie 1906, d-l inginer Petre Marcian, absolvent cu certificat al școalei naționale de poduri și șosele, actualmente aflat în serviciul direcțiunii generale a telegrafelor, poștelor și telefoanelor, este admis, sub rezerva sancțiunii ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1/14 Aprilie 1906, în cadrele corpului tehnic (cadrul detașat), cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5, 6 și 46 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 773 din 11 Aprilie 1906, d-l inginer Toma I. Gâlcă, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, fiind numit în serviciul direcțiunii hidraulice, este admis, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 861 din 19 Aprilie 1906, d-nii ingineri Gheorghiu Ion V., Alexandrescu Nicolae Gh., Nițescu Emil G. și Sfințescu Tiberiu I., absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, actualmente aflați în serviciul căilor ferate, sunt admiși, pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1906, în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 864 din 19 Aprilie 1906, d-l Bogdan Mihail C., absolvent cu diplomă al secțiunii conductorilor, fiind numit, pe ziua de 16/29 Aprilie 1906, în serviciul căilor ferate, este admis, pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic cu gradul de conductor clasa III, conform art. 53 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 866 din 19 Aprilie 1906, d-ni ingineri Popovici Alexandru și Enăceanu Anghel, absolvenți cu certificat ai școalei naționale de poduri și șosele, fiind

numiți, pe ziua de 16/29 Aprilie 1906, în serviciul căilor ferate, sunt admiși, pe aceiași zi, în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer stagiar.

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

În serviciul de poduri și șosele

Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 497 din 20 Martie 1906, d-l Atanase Voiculescu, este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de desenator la serviciul exterior de poduri și șosele, pentru lucrările de construcțiune a liniei ferate Pucioasa-Moroieni, cu retribuțiune lunară de 272 lei, care se va plăti din fondul de construcțiune al acestei linii.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 500 din 20 Martie 1906, d-l inginer-ordinar clasa III Ilie Anghelescu, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în cadrul ordinar al aceluiași corp și numit pe aceiași zi în serviciul exterior de poduri și șosele.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 501 din 20 Martie 1906, d-l inginer-ordinar clasa I Constantin Georgescu, actualmente aflat în disponibilitate, este rechemat în activitate în cadrul ordinar al corpului tehnic, și numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, ca șef al lucrărilor liniei ferate Pucioasa-Moroieni, plătindu-se din fondul de construcțiune al acestei linii.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 504 din 20 Martie 1906, d-l Niță R. Jipa, absolvent cu diplomă al secțiunei conductorilor de pe lângă școala națională de poduri și șosele, este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, plătindu-se din creditele extraordinare puse la dispoziția direcțiunei serviciului.

de poduri și șosele, pentru executarea de diferite lucrări aprobate prin legi speciale.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 505 din 20 Martie 1906, d-l conductor clasa II Dimitrie Crăciunescu, actualmente aflat în disponibilitate, este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, plătindu-se din creditele extraordinare puse la dispoziția direcțiunei serviciului de poduri și șosele, pentru executarea de diferite lucrări aprobate prin legi speciale.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 506 din 20 Martie 1906, d-nii Dimitrie Mateescu și Constantin Popescu, sunt numiți, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, cel dintâiu în postul de desenator și cel de al doilea în postul de copist-magaziner la serviciul exterior de poduri și șosele, pentru lucrările de construcțiune a tunelului de la Berești, cu retribuțiune lunară de 200 lei fiecare, care se va plăti din fondul acestor lucrări.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 507 din 20 Martie 1906, d-l inginer Ion I. Arapu, absolvent cu diplomă al școalei centrale de arte și manufacturi din Paris, este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, la lucrările liniei Podul Iloaiei-Târgul-Frumos-Hârlău, plătindu-se din fondul de construcțiune al acestei linii.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 508 din 20 Martie 1906, d-l Dimitrie Mihăilescu, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, și d. Dimitrie T. Sencovici, absolvent cu diplomă al Academiei de mine din Freiberg, sunt numiți, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 522 din 21 Martie 1906, d-l M. Șerbănescu este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de copist ma-

gaziner la serviciul exterior de poduri și șosele, pentru lucrările de construcțiune a liniei Podul-Iloaiei-Târgu-Frumos-Hârlău, cu retribuțiune lunară de 200 lei, care se va plăti din fondul de construcțiune al acestei linii.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 558 din 24 Martie 1906, d-l inginer-șef clasa II Paul G. Cantuniari, actual șef al circumscripției VI, și d-l inginer-șef clasa I George Teodoru, actual șef al circumscripțiunei VIII de poduri și șosele, sunt transferați, în interes de serviciu, unul în locul celuilalt, pe ziua de 1 Aprilie 1906, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 560 din 24 Martie 1906, d-l inginer-ordinar cl. III-a Aurel Smântănescu este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele.

— Prin deciziunea aceluiași d. ministru cu No. 4.644 din 20 Martie 1906, d. Ioan Dumitriu, actual picier în serviciul circumscripțiunei IV de poduri și șosele, este destituit din postul ce ocupa, pe ziua de 16 Martie 1906, pentru neregularități în serviciu.

— Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 4.870 din 22 Martie 1906, d. inginer-ordinar clasa III, Aurel Smântănescu este însărcinat a îndeplini cu începere dela 1 Aprilie 1906, funcțiunea de sub-șef al serviciului tehnic din județul Gorj.

— Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 4.458 din 17 Martie 1906, d-l conductor clasa II, Victor Periețeanu, din serviciul tehnic al județului Botoșani, este transferat, pe cale disciplinară, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul vacant de conductor la serviciul tehnic al județului Dorohoi.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 4.821 din 21 Martie 1906, d-l inginer-ordinar clasa I Constantin Drăgoescu, din serviciul circumscripțiunei a II-a de poduri și șosele, este însărcinat, cu începere dela 1 Aprilie 1906, a îndeplini funcțiunea de secretar al suszisei circumscripțiuni.

— Cu deciziunea ministerială No. 4822 din 21 Martie 1906, d-l inginer-ordinar cl. I Atanase Ispas și d-l inginer-ordinar cl. III Ion Reisler din serviciul de poduri și șosele, sunt trecuți pe ziua de 1 Aprilie 1906, la lucrările liniei Bârlad-Galați, plătindu-se din fondul de construcțiune al acelei linii.

— Cu deciziunea ministerială No. 4823 din 21 Martie 1906 d-nii conductori cl. I Petre Georgeșcu și Mihail Tulbure, d-l conductor cl. II Alexandru Bașturescu din serviciul circumscripțiunei IV și d-l conductor cl. III Nicolae T. Baciș din 'serviciul circumscripțiunei III-a, sunt trecuți pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul central de poduri și șosele.

— Cu deciziunea ministerială No. 4872 din 22 Martie 1906, d-l inginer-ordinar cl. III Ștefan N. Atanasescu din serviciul central de poduri și șosele se va plăti cu începere dela 1 Aprilie 1906, din fondul de construcțiune al liniei Bârlad-Galați.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 4873 din 22 Martie 1906, d-l inginer-ordinar clasa I Scarlat Lahovari și d-l inginer-ordinar clasa II Constantin Hălăceanu, din serviciul circumscripțiunei a IV-a, precum și d. inginer-ordinar clasa I Elie Adrian Varon, din serviciul circumscripțiunei a VII-a de poduri și șosele, sunt trecuți, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul central al direcțiunei de poduri și șosele.

In administrațiunea căilor ferate

Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 858 din 19 Aprilie 1906, s'a încuviințat, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, următoarele numiri în personalul docurilor din administrațiunea căilor ferate, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, și anume:

D. inginer-ordinar clasa III Dobrovici George C., actual inginer-asistent, în postul de sub-administrator la docurile din Galați;

D. Grecescu Tiberiu C., actual mecanic, în postul de desemnator la aceleași docuri;

D. Andreescu Scarlat, actual verificator clasa I, în postul de impiegat la docurile din Brăila.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 859 din 19 Aprilie 1906, d-l inginer-ordinar cl. III Moisiu George Gr., care prin jurnalul cu No. 503 din 20 Martie a. c. a fost înaintat, pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1906, în postul de inginer de tracțiune, este considerat ca înaintat, pe aceeași zi, în postul de sub-inspector de tracțiune.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 860 din 19 Aprilie 1906, d-l inginer-ordinar clasa I Guțu Victor St., sub-inspector de tracțiune în serviciul administrațiunei căilor ferate, care, prin jurnalul cu No. 620 din 31 Martie a. c., a fost numit sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de inginer de tracțiune, este considerat ca numit, pe aceeași zi, în postul de inginer-asistent în sus zisa administrațiune.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 861 din 19 Aprilie 1906, d-nii ingineri Gheorghiu Ion V., Alexandrescu Nicolae Gh., Nițescu Emil G. și Sfîntescu Tiberiu I., absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, actualmente controlori clasa II în serviciul administrațiunei căilor ferate, sunt numiți, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în posturile de ingineri-ordinari clasa III în aceeași administrațiune.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 864 din 19 Aprilie 1906, d-l Bogdan Mihail C., absolvent cu diplomă al secțiunei conductorilor de pe lângă școala națională de poduri și șosele, este numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 16/29 Aprilie 1906, în postul de conductor la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 865 din 19 Aprilie 1906, d-l inginer-ordinar clasa III Enacovici Titus, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut, pe ziua de 16/29 Aprilie 1906, în cadrul ordinar al acestui corp, și numit, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe aceeași zi, în postul de inginer-asistent la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 866 din 19 Aprilie 1906, d-nii ingineri Popovici Alexandru și Enăceanu Anghel, absolvenți cu certificat ai școalei naționale de poduri și șosele, sunt numiți, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 16/29 Aprilie 1906, în posturile de ingineri-asistenți la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin jurnalul Consiliului de Miniștri No. 872 din 19 Aprilie 1906, D. Teodor Popescu, actual registrator în direcțiunea serviciului hydraulic, este trecut, sub rezerva sancțiunei ulterioare a M. S. Regelui, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de desemnator, cu salariul lunar de 227 lei, creat din nou.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 5.484 din 29 Martie 1906 d. Huppe Herman H., actual impiegat definitiv clasa III în administrațiunea căilor ferate, este înaintat pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de impiegat definitiv clasa II.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 5.485 din 29 Martie 1906, sunt înaintați pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1906, următorii funcționarii din serviciul administrațiunei căilor ferate și anume :

D-l Ghezso Iosif, actual sub-șef de depozit clasa I, în postul de șef de depozit clasa III ;

D-l Kozakiewicz Iohann, actual sub-șef de depozit clasa II, în postul de sub-șef de depozit clasa I ;

D-l Maxim Nicolae, actual sub-șef de depozit clasa III, în postul de sub-șef de depozit clasa II.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 5.487 din 29 Martie 1906 d-l Hubert Alexandru I., actual impiegat definitiv clasa II în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de controlor clasa II în aceeași administrațiune.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 6.708 din 17 Aprilie 1906, sunt confirmați, pe ziua de 1 Aprilie 1906, următorii impiegați din serviciul de navigațiune maritimă, în funcțiunile prevăzute în budgetul pe exercițiul 1906—1907, după cum urmează :

D-nii Veselovschi Iosif, Titorian Iacob, Diomu Mangati și Hubert I. George, actuali impiegați definitiv clasa V, în posturile de impiegați clasa V, cu salariul lunar de 175 lei ;

D-l Seymery Alexandru, actual agent principal, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 475 lei ;

D-l Xantopol Haridin, actual impieगत definitiv clasa III, cu salariul lunar de 225 lei ;

D-l Praisler Iosif, actual mecanic clasa I, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 400 lei.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 6.709 din 17 Aprilie 1906, sunt înaintați pe ziua de 1 Aprilie 1906, următorii impiegați din serviciul de navigațiune maritimă, în posturile prevăzute în budgetul pe exercițiul 1906—1907, după cum urmează :

D-l Suciuc Ioan, actual impieगत definitiv clasa III, în postul de impieगत clasa II, cu salariul lunar de 225 lei ;

D-l Paulat Ioan, actual sub-mecanic clasa I, în postul de mecanic clasa I, cu salariul lunar de 400 lei ;

D-nii: Șnaider Ștefan și Lonchiar Dominico, actuali sub-mecanici clasa II, în posturile de sub-mecanici clasa I, cu salariul lunar de 250 lei ;

D-l Bicov Enache, actual manipulant, în postul de intendent de vase, cu salariul lunar de 200 lei ;

D-l Zăblescu Iosif, actual sub-mecanic clasa IV, în postul de sub-mecanic clasa III, cu salariul lunar de 175 lei.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 7.596 din 25 Aprilie 1906, d-l Birmănescu Gustav, actual impieगत definitiv clasa II în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat pe ziua de 1 Maiu stil nou 1906, în postul de impieगत definitiv clasa I în aceeași administrațiune.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 7.597 din 25 Aprilie 1906, s'a aprobat înaintarea următorilor impiegați din serviciul administrațiunei căilor ferate, pe ziua de 16 Maiu stil nou 1906, și anume:

D-l Ion Ilie, actual impieगत definitiv clasa II, în postul de casier clasa I;

D-l Czinsky Alexandru C., actual șef de gară clasa IV, în postul de șef de gară clasa III;

D-l Lewandowski Wladimir I., actual casier clasa III, în postul de casier clasa II.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

Prin decretul regal No. 1461 din 31 Martie 1906, s'a sancționat alăturatul regulament pentru administrațiunea și exploatarea serviciului maritim român.

REGULAMENTUL

de

ADMINISTRAȚIA ȘI EXPLOATAREA SERVICIULUI MARITIM ROMÂN

CAPITOLUL I

Dispozițiuni generale

Serviciul maritim român

Art. 1. — Serviciul de navigațiune maritimă, înființat prin legea din 3 Maiu 1896, va purta în relațiunile sale titlul de serviciul maritim român (abreviat S. M. R.).

De la punerea în aplicare a legii din 10 Ianuarie 1906, acest serviciu este condus de o direcțiune pusă sub autoritatea ministerului de lucrări publice.

Delegațiune

Art. 2. — Ministerul de lucrări publice delegă acestei direcțiuni o parte din atribuțiunile sale privitoare la administrarea și exploatarea serviciului, după cum se specifică mai jos.

El conservă, însă, înalta priveshere asupra întregii gestiuni de administrație și de exploatare.

Drepturile și îndatoririle funcționarilor S. M. R.

Art. 3. — Toți funcționarii întrebuințați în administrație și personalul de pe vasele S. M. R. sunt considerați ca funcționari ai

Statului și au drepturile și îndatoririle prescrise de legile țării, precum și de legile și de regulamentele speciale ale serviciului.

Venituri și cheltuieli

Art. 4. — Perceperea veniturilor, facerea și justificarea cheltuielilor se fac după legile generale ale Statului, cu excepțiunile prevăzute în legile speciale ale serviciului.

Impărțirea serviciului

Art. 5. — Serviciul maritim român coprinde :

- a) Direcțiunea serviciului și administrația centrală, cu reședința în București, și
- b) Serviciile exterioare.

Direcțiunea

Art. 6. — Direcțiunea serviciului se compune dintr'un director, însărcinat cu conducerea tuturor afacerilor exploatărei în numele ministerului, și un sub-director, putând înlocui pe director în limitele puterilor ce i se vor da de către acesta.

Administrația centrală

Art. 7. — Administrația centrală coprinde :

- a) Divizia administrativă;
- b) „ de exploatare, și
- c) „ tehnică.

Serviciile exterioare

Art. 8. — Serviciile exterioare sunt de trei feluri:

- a) Inspectoratul vapoarelor, cu reședința la Constanța;
- b) Agențiile, și
- c) Serviciile pe vapoare.

Regulamentele

Art. 9. — Atribuțiile și îndatoririle speciale ale direcției, administrației centrale, inspectoratului și agențiilor, precum și regulele

privind întreg personalul serviciului, regulile de contabilitate în bani și materii, fac obiectul acestui regulament.

Atribuțiunile și îndatoririle serviciilor pe vapoare sunt tratate în regulamentul serviciului la bord.

CAPITOLUL II

Atribuțiunile direcțiunei

Atribuțiuni generale

Art. 10. — Direcțiunea este autoritatea însărcinată cu conducerea permanentă a întregii exploatări.

Ea asigură mersul regulat al tuturor serviciilor pe uscat și la bord și îndeplinește toate deciziunile luate de minister.

Numiri, revocări, suspendări

Art. 11. — Direcțiunea numește și revocă, conform dispozițiilor acestui regulament, pe toți funcționarii a căror numire nu e rezervată ministerului, cu sancțiunea regală, făcând cunoscut ministerului. Ea poate suspenda însă pe orice funcționar găsit culpabil în exercițiul serviciului său. Numirile și înaintările funcționarilor cu salarii până la 150 lei lunar inclusiv se fac de direcțiune, iar pentru funcțiunile plătite cu mai mult de 150 lei lunar, de ministerul lucrărilor publice, cu decret regal.

Limitarea delegațiunei dată direcțiunei

Art. 12. — Direcțiunea este autorizată a aproba:

a) Orice cheltuială prevăzută în budget, a cărei valoare nu ar trece peste suma de 10.000, după a sa chibzuință;

b) Deschidere de credite suplimentare din suma prevăzută în budget pentru acest scop, până la maximum de 3.000 lei pentru fiecare articol, pentru complectarea alocațiunilor budgetare insuficiente, pentru plăți de materiale, lucrări sau personal;

c) Deschidere de credite extraordinare până la suma de 3.000 lei, pentru plata de sume constatate ca datorite dintr'un budget al cărui exercițiu este închis, precum și pentru plata de cheltueli extraordinare neprevăzute în budget;

d) Navlosiri totale sau parțiale ale vapoarelor serviciului, după a sa chibzuință, ținându-se în seamă protejarea intereselor comer-
ciului țarei, ale comerciului de transit și concurența vapoarelor
străine, în relațiunile de călători și mărfuri unde nu sunt tarife
stabilite;

e) Derogațiuni impuse de împrejurări de la tarifele locale pe
parcursul maritim, impunere de primaje sau acordări de refacții
asupra parcursului maritim la taxele de transport, combinate cu
C. F. R., astfel că în fluctuațiunile taxelor impuse de concurență să
se poată menține pe cât posibil balanța în favoarea serviciului;

f) Rezultatul licitațiunilor pentru lucrări și furnituri de mate-
riale a căror valoare nu trece peste suma de 10.000 lei;

g) Plățile de despăgubiri pentru mărfuri perdute sau stricate
din vina administrației sau a personalului ei, până la 3.000 lei;

h) Transacțiunile pentru stingerea sau împedizarea de procese
care nu ar trece suma de 3.000 lei;

i) Acordare de ajutoare, premii sau gratificațiuni până la suma
de 300 lei;

j) Anulare de taxe de magazinagiu, de locațiuni, de amenzi
convenționale privitoare la transporturi sau furnituri care nu trec
peste 3.000 lei.

Cheltuelile mai mari se aprobă de minister

Art. 13. — Cheltuelile prevăzute în budget, care ar întrece limi-
tele delegațiunilor prevăzute la art. 12 de mai sus, nu se pot face
de cât cu aprobarea prealabilă a ministerului, afară de cazuri urgente,
când orice întârziere ar fi prejudiciabilă exploatarei, rămânând a se
supune ulterior spre ratificare ministerului.

Licitațiuni și contractări

Art. 14. — Pentru lucrări, reparațiuni urgente de vapoare sau
furnituri de cărbuni de o valoare mai mare de 100.000 lei, și dacă
în localitatea unde se efectuiază sau sunt a se preda, se găsesc mai
multe ateliere, furnisori, sau producători, se va ține licitațiune.

Aceste licitațiuni se fac în urma unei publicațiuni sau cereri de
oferte în care se prevăd atât termenul cât și celelalte condițiuni
de predare a materialelor, sau de executare a lucrărilor.

Durata publicațiunilor și cererilor de oferte este lăsată la chibzuința direcțiunei.

Licitațiunile sau cererile de oferte se fac între fabricanții direcți sau producătorii direcți ai obiectelor de predat, sau între persoane de specialitate și care prezintă cele mai bune garanții pentru exacta îndeplinire a angajamentelor.

Celelalte reguli de ținerea licitațiunilor prevăzute de legea contabilităței Statului, nu sunt obligatoare pentru licitațiunile de lucrări sau furnituri făcute în străinătate.

Contractele de furnituri, cu sau fără licitație, se pot încheia pe mai mulți ani.

Licitațiile pentru furnituri și lucrări a căror valoare e mai mare de 10.000 lei se aprobă de minister.

Responsabilitatea direcțiunei

Art. 15. — Direcțiunea e răspunzătoare către minister pentru grabnica și regulata expediere a afacerilor de percepțiunea veniturilor în conformitate cu dispozițiunile și tarifele regulamentare, de buna stare a scriptelor ce servă de bază controlului, de executarea lucrărilor conform planurilor aprobate, de mărginirea în creditele budgetare și de facerea cheltuelilor potrivit articolelor budgetare, cu un cuvânt de îndeplinirea îndatoririlor tuturor funcționarilor de sub ordinele sale, și de orice consecințe provenite din lipsa sa de inițiativă și de prevedere.

CAPITOLUL III

Condițiunile de admisibilitate, drepturile și îndatoririle funcționarilor și înaintări în funcțiunile de la uscat

Angajări de funcționari

Art. 16. — Pentru a fi admiși într'una din funcțiunile de uscat prevăzute în statele budgetare, solicitatorul trebuie să dovedească că e român sau naturalizat, că posedă cunoștințele a cel puțin 4 clase secundare, că are serviciul militar îndeplinit și are etatea între 21 și 35 ani.

Sunt scutiți de înfățișarea actelor de absolvire a cel puțin 4 clase secundare, precum și de etatea cerută funcționarii aflați în ser-

viciul maritim român la decretarea prezentului regulament și cei ce vor dovedi că au ocupat cel puțin 5 ani în administrațiile Statului, sau într'o instituțiune comercială un post de impiegat din care să se fi retras fără vre-o vină.

În posturile pentru cari se cer cunoștințe speciale tehnice sau de comerț se pot admite funcționari fără obligațiunea de a dovedi cunoștințele a 4 clase secundare și fără restricțiunea limitei maxime a etății.

Angajările de personal se fac după meritele și aptitudinile solicitatorului și pe cât cu putință în funcțiile inferioare, completându-se de preferință posturile superioare prin înaintări din personalul în ființă cel mai meritos.

Inaintări

Art. 17. — Nici un funcționar nu poate să înainteze dacă nu are împliniți cel puțin 2 ani de la numire, sau de la ultima înaintare.

Pedepse

Art. 18. — Pedepsele aplicabile personalului de uscat sunt, după gravitatea greșelii:

Avertismentul simplu, amendarea până la maximum unei pătrimi din salariul pe una sau două luni, avertismentul de destituire, suspendarea fără leafă până la maximum două luni și destituirea.

Pedepsele se dau în scris și se hotărăsc de ministru, de directorul serviciului și în lipsa acestuia de sub-director, iar destituirea funcționarilor numiți prin decret regal se face numai de ministru.

Amenzile dela 10 lei în sus și avertismentele de destituire se trec în tabloul de serviciu.

Inspectorul vapoarelor poate aplica amenzi până la 20 lei personalului pus sub ordinele sale și personalului din echipajele vapoarelor.

Agenții pot amenda până la maximum 20 lei personalul de sub ordinele lor.

Amenzile aplicate de inspector și agenți se raportează direcțiunei.

Nici un funcționar nu poate fi înlocuit sau depărtat din serviciu decât pentru abateri grave dela datoriile sale, greșeli sau negli-

jențe repetate în serviciu anume motivate printr'un raport al șefului său direct, sau prin decretul sau deciziunea de destituire, sau când ar fi căzut în vre-o vină atrăgând după sine o condamnare judecătorească pentru fapte infamante.

Concedii

Art. 19. — Direcțiunea serviciului maritim român poate acorda funcționarilor concedii, până la maximum 2 luni pentru interese particulare și până la maximum 6 luni pentru cazuri de boală, funcționarilor având un salariu care nu trece de 500 lei; iar concediile personalului superior plătit mai mult de 500 lei pe lună se dau de minister.

Concediile pentru boală nu se încuviințează de cât pe bază de certificate medicale în care să se specifice natura boalei și timpul necesar vindecărei.

Inspectorul de vapoare poate acorda personalului de uscat de sub ordinele sale și personalului imbarcat când vasul se găsește în țară, permisii până la maximum de 5 zile.

Asemenea și agenții pentru personalul de sub ordinele lor.

Aceste permisii nu se pot aproba de cât sub condițiunea ca serviciul să nu sufere.

Permisuni de călătorie și mandate de transport pe C. F. R.

Art. 20. — Conform legii dela 10 Ianuarie 1906, funcționarii S. M. R. beneficiind de drepturile funcționarilor C. F. R., Direcțiunea generală C. F. R. va pune la dispoziția serviciului maritim, ca și în trecut, permisele permanente, carnetele de permise, legitimațiunile cu preț redus pentru familii, mandatele de transport, etc.

Direcțiunea generală C. F. R., la cererea direcțiunei S. M. R. va elibera pentru personalul S. M. R. legitimațiile pe căile ferate străine, precum și va recomanda cererile pentru căile ferate ce nu intră în *Uniune*.

Serviciul maritim va aproba și elibera permisele funcționarilor săi după normele în uz la C. F. R., în momentul promulgărei legii sus citate.

Ajutoare de înmormântare

Art. 21. — În cazul de deces funcționarului S. M. R. în activitate au dreptul la un ajutor de înmormântare care nu poate fi mai mare de cât salariul pe 2 luni al decedatului.

CAPITOLUL IV

Condițiunile de admisibilitate, drepturile, îndatoririle și înaintările personalului imbarcat

Reguli de angajări, revocări și înaintări

Art. 22. — Personalul din echipajele vaselor poate fi angajat sau revocat de inspectorat sub rezerva aprobării direcțiunei, afară de restricțiunile de mai jos.

Personalul superior e angajat sau revocat numai de direcțiune, sau de ministru după propunerea direcțiunei, pentru cei cu salariu mai mare de 150 lei pe lună.

Direcțiunea poate angaja personal și cu salariu mai mare de 150 lei lunar, însă în mod provizoriu, pentru încercare și pentru cel mult 6 luni.

Toate înaintările se fac de direcțiune după propunerea inspectoratului, în personalul echipajelor sau în personalul superior cu salariu până la 150 lei pe lună, sau de ministru pentru personalul superior plătit mai mult de 150 lei pe lună.

Angajările și înaintările în personalul imbarcat se fac după cum se prevede în art. următoare :

Candidații

Art. 23.—Candidații provin dintre tinerii ce îndeplinesc condițiile următoare:

- a) Să fie român sau naturalizat ;
- b) Să aibă etatea de 15—17 ani ;
- c) Să poseadă certificat de absolvirea cursului primar ;
- d) Să aibă consimțământul părinților ;
- e) Să depună 100 lei garanție.

Candidații sunt angajați provizoriu de direcțiune și devin definitivi după 3 luni de serviciu, dacă se constată că sunt apti pentru meseria de marinar.

Dacă după îndeplinirea acestui termen nu sunt găsiți apți, se debarcă înapoiindu-li-se garanția, după ce se vor fi făcut reținerile eventuale pentru pierderi sau stricăciuni cauzate serviciului.

Candidații se înaintează mateloți, sau timonieri, după împlinirea etății de 19 ani, după propunerea comandantului.

La înaintare li se restituie garanția, după ce li se vor fi făcut reținerile eventuale pentru pierderi sau stricăciuni.

Asistenții de punte sunt angajați, debarcați sau înaintați în aceleași condițiuni ca și candidații, însă dintre tinerii care au etatea de 17—20 ani, și nu pot fi înaintați de cât după un stagiul de imbarcare de cel puțin un an.

Asistenții de mașini sunt angajați, debarcați sau înaintați în aceleași condiții ca și asistenții de punte, însă dintre tinerii care au cunoștința unei meserii de ferărie, sau au urmat o școală de meserii.

Asistenții de punte și mașini sunt scutiți de garanție.

Mateloții

Art. 24.—Mateloții se primesc în ordinea de preferință stabilită mai jos :

- a) Dintre candidații, apoi dintre asistenții de punte care îndeplinesc condițiunile cerute de acest regulament ;
- b) Dintre mateloții în rezervă proveniți din marina militară ;
- c) Dintre mateloții în activitate în marina militară, în condițiunile legii respective ;
- d) Dintre românii ce pot proba cu acte că au exercitat meseria de marinar cel puțin 2 ani pe un bastiment român sau străin, și nu au etatea mai mare de 35 ani.

Timonierii

Art. 25.—Timonierii sunt numiți în ordinea de preferință de mai jos :

- a) Dintre mateloții recunoscuți apți de către comandant și care au un stagiul de cel puțin 2 ani ca matelot în S. M. R.
- b) Dintre timonierii în rezervă proveniți din marina militară ;
- c) Dintre timonierii brevetati din marina militară și care se găsesc în activitate și în condițiunile legii respective ;
- d) Dintre românii ce posed certificate că au exercitat meseria

de matelot sau timonier cel puțin 4 ani pe un bastiment de mare și nu au etatea mai mare de 35 ani.

Cărbunarii

Art. 26.—Cărbunarii se primesc dintre românii ce au îndeplinit această meserie, sau aceea de fochist, pe un bastiment de mare român sau străin cel puțin un an, care nu au mai mult de 35 ani vârstă și sunt destul de robuști.

Fochiștii

Art. 27.—Fochiștii sunt numiți în ordinea de preferință stabilită mai jos:

a) Dintre candidații, apoi asistenții recunoscuți apți și care îndeplinesc condițiunile înaintărei;

b) Dintre rezerviștii marinei militare ce au avut această specialitate;

c) Dintre fochiștii în activitate în marina militară, în condițiunile legi respective;

d) Dintre românii ce pot proba cu acte că au exercitat această meserie 4 ani pe un bastiment de mare.

Absolvenții școalelor de meserii din această specialitate sunt preferați.

Ungătorii

Art. 28.—Ungătorii sunt numiți în ordinea de preferință următoare :

a) Dintre fochiștii ce au 2 ani imbarcare în serviciul maritim român și sunt recunoscuți apți de mecanicii-șefi;

b) Dintre rezerviștii gradați din marina militară ce au avut această specialitate;

c) Dintre fochiștii brevedați aflați în activitate în marina militară;

d) Dintre absolvenții români ai școalelor de meserii cu această specialitate, dacă au un an de imbarcare pe un bastiment de mare ca asistent, fochist sau ungător;

e) Dintre românii ce pot proba cu acte că au exercitat această specialitate cel puțin 2 ani pe un bastiment de mare.

Şefii timonieri

Art. 29.—Şefii timonierii provin numai din timonierii serviciului maritim român care au cel puţin 2 ani vechime şi sunt recunoscuţi apti de comandant.

Maestrii lemnari sau velari

Art. 30.—Maestrii lemnari sau velari sunt numiţi în ordinea de preferinţă de mai jos :

- a) Dintre românii cari au exercitat această meserie într'un şantier, arsenal, atelier sau pe un bastiment, şi nu sunt mai mari în vârstă de 35 ani, nici mai tineri de 21 ani;
- b) Dintre rezerviştii de această specialitate ai marinei militare;
- c) Dintre absolvenţii români ai şcoalelor de meserii cu această specialitate.

Şefii de echipaj

Art. 31.—Şefii de echipaj sunt numiţi în ordinea de preferinţă stabilită ast-fel :

- a) Dintre timonierii-şefi sau timonierii care au cel puţin 2 ani de imbarcare pe un bastiment al S. M. R. şi posedă recomandăţia comandantului că sunt apti spre a fi promovaţi şefi de echipaj ;
- b) Dintre sub-ofiţerii rezervişti ai marinei militare care au îndeplinit această funcţiune cel puţin un an pe un bastiment de mare;
- c) Dintre românii care pot proba cu certificate că au îndeplinit această funcţie cel puţin 4 ani pe un bastiment de mare.

Piloţii

Art. 32.—Piloţii provin dintre românii ce posedă brevete, certificate sau alte acte emise dela autorităţi competente că au îndeplinit această meserie timp de 5 ani în punctele unde e nevoie de serviciul lor.

Sub-mecanicii

Art. 33.—Sub-mecanicii clasa IV sunt numiţi în ordinea de preferinţă ast-fel stabilită:

- a) Dintre ungătorii recunoscuţi apti de mecanicii-şefi şi posedând un brevet de sub-mecanic ;



b) Dintre sub-mecanicii rezerviști din marina militară;

c) Dintre mecanicii C. F. R. ;

d) Dintre românii ce au îndeplinit funcția de sub-mecanic pe un bastiment de mare cel puțin 2 ani, preferindu-se absolvenții școalelor de meserii, dacă nu au etatea mai mare de 35 ani.

Sub-mecanicii clasa III sunt numiți în ordinea de preferință astfel stabilită:

a) Dintre sub-mecanicii clasa IV recunoscuți apți de mecanicul-șef și propuși de comandant, dacă au cel puțin 2 ani de imbarcare;

b) Dintre sub-mecanicii rezerviști ai marinei militare dacă au fost imbarcați cu această specialitate cel puțin 2 ani, preferindu-se acei ce au absolvit o școală de meserii;

c) Dintre mecanicii C. F. R. care primesc cel puțin salarii corespunzătoare acestei funcțiuni;

d) Dintre românii care au exercitat funcția de mecanic pe un bastiment de mare de cel puțin 2 ani, preferindu-se acei cu școala de meserii;

e) Sub-mecanicii clasa II și I provin numai din înaintarea sub-mecanicilor din clase imediat inferioare, dacă sunt recunoscuți apți de către mecanicii-șefi și sunt recomandați de comandant.

Mecanicii

Art. 34. — Mecanicii clasa III sunt numiți de preferință în ordinea astfel stabilită:

a) Dintre sub-mecanicii clasa I., având cel puțin 2 ani de imbarcare și un brevet de mecanic;

b) Dintre ofițerii mecanici în activitate sau rezervă din marina militară;

c) Dintre românii cu brevete de șefi mecanici și care au fost imbarcați pe un bastiment de mare cel puțin 2 ani ca șefi mecanici, sau cel puțin 4 ani ca mecanici.

Mecanicii clasa II și I provin:

a) Din înaintarea mecanicilor de grade imediat inferioare, având brevet de șef mecanic;

b) Dintre ofițerii mecanici în activitate sau rezervă cu gradul corespunzător din marina militară;

c) Dintre românii cu brevete de șef mecanic, care au fost im-

barcați pe un bastiment de mare cel puțin 2 ani ca șefi mecanici sau cel puțin 4 ani ca mecanici.

Mecanicii principali clasa II provin:

a) Dintre mecanicii clasa I posedând brevet de șef mecanic, având cel puțin 4 ani de imbarcare;

b) Dintre ofițerii mecanici care au făcut un an cel puțin funcția de șef mecanic în marina militară.

Mecanicii principali clasa I provin numai din înaintarea mecanicilor principali clasa II care merită aceasta și care au un stagiu de imbarcare de cel puțin 4 ani.

Ofițerii

Art. 35. — Ofițerii clasa IV sunt numiți de preferință în ordinea astfel stabilită:

a) Dintre șefii de echipaj cari au brevet de secund de mare;

b) Din sub-ofițerii rezerviști sau în activitate în marina militară care au cel puțin 2 ani imbarcare pe un bastiment de mare și brevet de secund pe mare;

c) Dintre românii cari au fost ofițeri cel puțin 4 ani pe un bastiment de mare.

Ofițerii clasa III-a, a II-a și I-a sunt numiți de preferință în ordinea astfel stabilită:

a) Din înaintarea ofițerilor de grade inferioare care merită aceasta și dacă au cel puțin 2 ani de imbarcare;

b) Dintre ofițerii din marina militară în rezervă sau disponibilitate;

c) Dintre românii cu brevet de secund de mare care au făcut funcția de ofițer 4 ani sau având 2 ani pe un bastiment de mare.

Ofițerii principali clasa III-a sunt numiți în ordinea de preferință următoare:

a) Dintre ofițerii clasa I având brevet de secund pe mare și cel puțin 2 ani imbarcare cu gradul de ofițer clasa I;

b) Dintre ofițerii marinei militare în rezervă sau disponibilitate.

Ofițerii primi clasa II-a și I-a provin numai din înaintarea ofițerilor primi de grade imediat inferioare, dacă merită aceasta și au cel puțin 2 ani imbarcare.

Căpitanii

Art. 36.—Căpitanii cl. III-a sunt numiți în ordinea de preferință următoare:

a) Dintre ofițerii primi care au avut un stagiul de imbarcare ca secund timp de 5 ani cel puțin;

b) Dintre ofițerii de marină militară în activitate, disponibilitate sau rezervă cu gradul de căpitan cel puțin și îndeplinind condițiunile legii respective;

c) Dintre românii care ar poseda brevet de căpitan de mare și ar putea proba cu bune certificate că au comandat un bastiment de mare de 3.000 tone timp de 5 ani cel puțin.

Căpitanii cl. II-a și I-a sunt numiți în ordinea de preferință astfel stabilită:

a) Dintre căpitanii de clase imediat inferioare, dacă merită și dacă au un stagiul de imbarcare de cel puțin 4 ani;

b) Dintre ofițerii de marină în activitate, disponibilitate sau rezervă în condițiunile legii respective.

Căpitanii principali

Art. 37.—Căpitanii principali cl. III sunt numiți în ordinea de preferință astfel stabilită:

a) Dintre căpitanii de orice clasă care sunt chemați a comanda un vas postal rapid;

b) Dintre ofițerii de marină militară în activitate, disponibilitate sau rezervă, având cel puțin gradul de căpitan în condițiunile legii respective.

Căpitanii principali cl. II-a și I-a provin numai din înaintarea căpitanelor principali de grade imediat inferioare, după merit, și dacă au cel puțin 2 ani de stagiul de comandant pe un vapor postal rapid.

Gradații

Art. 38.—Gradațiile sunt înaintările la vechime făcute în același grad.

Gradațiile se dau în urma rapoartelor comandanților și după

un număr de ani de serviciu efectiv pe vapor, stabilit după cum urmează:

- a) Mateloții și timonierii pot lua o gradație de 5 lei lunar după fiecare 5 ani de imbarcare efectivi, fără a trece de 100 lei lunar;
- b) Șefii timonieri pot lua o gradație de 10 lei lunar pentru fiecare 5 ani de imbarcare efectivă fără a întrece 150 lei lunar.
- c) Șefii de echipagi, ungătorii și maștrii pot lua o gradație de 15 lei pe lună după 5 ani de imbarcare efectivă fără a întrece 175 lei lunar.

Dreptul la gradație se socotește cu începere dela data punerii în aplicație a regulamentului de față.

Premii

Art. 39.—Premiile sunt recompensele acordate pentru servicii deosebite:

Sunt de două feluri:

Premii de salvare și premii de economie.

Se acordă premii de salvare personalului care efectuează salvarea unui vas, fie prin recomorcare, fie prin scoatere de pe uscat. Din sumele incasate se dau proporțional cu apunamentele, însă comandantului 10 la sută, ofițerilor și mecanicilor la un loc 10 la sută, la restul echipagiului 10 la sută; iar restul de 70 la sută rămâne în profitul direcțiunei.

Premii de salvare

Art. 40.—Se acordă premii de salvare personalului imbarcat sau de uscat care se distinge la salvarea vieții persoanelor unui vas ce nu se poate salva. Quantumul lor se va fixa de direcțiune.

Premii de economie

Art. 41. Se acordă premii de economie comandanților și șefilor mecanici, care, prin o judicioasă întrebuințare a combustibilului și a mijloacelor de întreținere, reușesc a produce economii însemnate în cărbuni, materiale de uns și șters, și de reparațiuni.

Quantumul acestor premii se va fixa în principiu de minister după propunerea direcțiunei și se va acorda luând de bază tabloul

consumațiilor fixate, rapoartele de parcurs, părerea inspectorului de mașini și recomandăția inspectorului S. M. R.

Concedii și permisiuni

Art. 42.—Personalul imbarcat are drept la concediuri și permisiuni pentru interese personale întru cât nu se opun necesitățile serviciului.

Drepturile la permisiuni se regulează în modul următor:

Comandanții pot acorda învoiri care nu pot trece 24 ore.

Inspectorul poate acorda până la 5 zile de două ori pe an, putând ordona înlocuirea în contul celui ce se absentează, când aceasta este necesar.

Pentru permisiuni mai multe, sau mai lungi, se cere autorizația direcțiunei pe cale erarhică.

Concediurile sunt pentru interese și pentru caz de boală.

Concediurile nu pot fi acordate decât de direcțiune, după normele prescrise la art. 19.

Dacă necesitățile serviciului o cer, direcțiunea poate dispune înlocuirea provizorie a celui care pleacă în concediu printr'o persoană plătită din apunamentele lui.

Cazuri de boală

Art. 43. Pentru cazuri de boală în serviciu sau accidente în serviciu, oamenii de echipagiu au dreptul la căutarea medicală gratuită la bord sau spital timp de 4 luni cel mult.

Pentru caz de boală au drept la apunamente complete timp de 2 luni, iar după 2 luni apunamentele se reduc la jumătate; după 6 luni orice drept la apunamente încetează. În aceste 6 luni intră timpul de căutare în spital și concediul medical dacă va urma.

Dacă marinarul se îmbolnăvește la uscat sau din propria sa greșală, căutarea sănătăței e în sarcina sa și cheltuelile spitalului să rețin din salariu.

Repatriarea se face în contul S. M. R., însă repatriatul nu are drept la salariul întreg decât pe timpul servit.

Livretele oamenilor de echipagiu

Art. 44.—Orice persoană din echipagiu primește la angajarea sa un livret de angajare în care se prescrie drepturile și îndatoririle

lui coprinse în regulamentul de față și acele din regulamentul la bord.

Nimenea nu poate fi angajat definitiv înainte de a servi ca provizoriu pentru încercare timp de 3 luni.

Oricine este angajat definitiv se obligă a servi în S. M. R. timp de cel puțin 2 ani. Dacă cere debarcarea mai înainte fără motive bine justificate, nu mai este reprimat altă dată în S. M. R.

Livretele oamenilor de echipagiu trebuie a fi vizate de căpitănia portului.

În livretul fiecăruia se trec apunamentele, amenzile și orice interesează poziția lui.

La mutarea sa pe un alt vapor, livretul este vizat de comandant care-și dă și părerea sa asupra modului de a servi și conduita celui mutat.

Drepturi de hrană

Art. 45.—Orice persoană imbarcată pentru a servi pe unul din vapoarele S. M. R. are drept la hrană după alocațiile următoare:

Comandanții și medicii 4 lei pe zi.

Ofițerii, mecanicii, sub-mecanicii, formând stat major, 3 lei pe zi.

Sub-ofițerii și maștrii lei 1, bani 75 pe zi.

Oamenii din echipagiul vapoarelor de călători 1 leu pe zi.

Oamenii echipagiului vapoarelor de mărfuri lei 1, bani 25 pe zi.

Hrana se dă în natură.

Direcțiunea poate acorda hrana în bani personalului vaselor de servitudine sau în rezervă, când va crede convenabilă această măsură.

Personalul auxiliar

Art. 46. — Angajările, înaintările și debarcările în personalul auxiliar imbarcat, precum medicii, telegrafistii, manipulanții, personalul de serviciu se fac după merite și necesitățile serviciului.

Dispozițiunile dela art. 39 până la art. 45 de mai sus pot fi aplicabile și personalului auxiliar imbarcat.

Dispozițiune finală

Art. 47.—Toate celelalte drepturi și îndatoriri prescrise pentru personalul de uscat și care nu ar fi contrarii prescripțiunilor dela acest capitol sunt aplicabile și personalului imbarcat.

CAPITOLUL V

Reguli pentru ținerea contabilității S. M. R. și pentru justificarea veniturilor și cheltuelilor către înalta Curte de conturi

Dispozițiuni generale, operațiuni budgetare

Contabilitii

Art. 48.—Funcționarii S. M. R. însărcinați cu manipulări de bani sau cu păstrare de material, sunt dispensați de a depune garanție. Nu va beneficia de asemenea dispensă casierul general, de va fi.

Funcționarii S. M. R. însărcinați cu manipulări de bani sau cu păstrare de material nu sunt ținuti a depune contul lor de gestiune la grefa Curței de conturi.

Ordonanțarea cheltuelilor

Art. 49. — Plățile sunt ordonanțate de direcțiune în limitele budgetului. Ordonanțatorii rămân răspunzători pentru orice ordonanțare făcută contrar legilor și regulamentelor.

Constatarea cheltuelilor

Art. 50.—Facerea cheltuelilor de orice natură se constată prin facturi, memorii, chitanțe, state de prezență (liste de plată), contracte și alte acte investite cu forma prescrisă de regulament.

Intocmirea budgetului

Art. 51.—Proiectul de budget al serviciului maritim român se întocmește de direcțiune în fiecare an pe capitole și articole, astfel că veniturile să se deosibească după proveniența lor, iar la cheltueli fiecare capitol să nu conțină decât cheltueli de aceeași natură, și în mod distinct și separat, cheltuelile de personal de cele de material sau altele.

Votarea budgetului

Art. 52. — Budgetul se întocmește definitiv de ministerul de lucrări publice și se supune aprobării consiliului de miniștri și debaterilor camerei deputaților. Budgetul se votează pe capitole.

Specializarea creditelor acordate pe capitole și articole

Art. 53.—Creditul votat la un capitol sau articol nu poate fi întrebuințat pentru acoperirea cheltuelilor unui alt capitol sau articol.

Aplicarea budgetului

Art. 54. — Budgetul administrației atât la venituri cât și la cheltueli se aplică de direcțiunea serviciului maritim român în limitele sumelor prevăzute și creditelor acordate.

Anul financiar

Art. 55. — Coprinde timpul dela 1 Aprilie al fiecărui an până la 31 Martie inclusiv.

Exercițiul budgetului

Art. 56.—Exercițiul budgetului se încheie la 30 Septembrie al anului următor; până la această dată urmează a se îndeplini toate faptele de venituri și cheltueli privitoare pe acel exercițiu exceptându-se:

a) Veniturile provenind din traficuri cu administrațiunile de căi ferate, poștă sau navigațiune care nefiind constatate până la încheierea exercițiilor, se vor trece în budgetele în vigoare la data constatărei lor.

b) Plățile ordonanțate care nu au fost reclamate până la încheierea exercițiului și care sunt recunoscute prin compturi se vor achita celor în drept în curs de 5 ani, socotiți din prima zi a anului financiar în socoteala căruia s'a ordonanțat.

Specializarea creditelor pe exerciții

Art. 57.—Creditele deschise pentru cheltuelile unui exercițiu nu pot fi întrebuințate pentru plata cheltuelilor unui alt exercițiu, exceptându-se:

a) Cheltuelile provenind din procese pierdute, din transacțiuni pentru stingeri de procese, din indemnizări pentru mărfuri pierdute, stricate sau întârziate care se vor face asupra budgetului în vigoare, la data efectuării lor.

b) Cheltuelile constatate după închiderea unui exercițiu, care se vor putea plăti prin deschiderea de credite suplimentare sau extraordinare, din suma prevăzută în budgetul în vigoare la data facerii plății.

Restituiri de taxe și plăți de refacție

Art. 58.— Restituirile de taxe și plata refacțiilor acordate se vor face în sarcina veniturilor din traficul anului în care plata lor va avea loc.

Interzicerea reintegrării de credite la capitolul de cheltueli

Art. 59.— Veniturile provenite din vânzări de materiale, obiecte de inventar, material plutitor și întreținere, devenite impropii pentru serviciu, deja plătite din budget, credite sau alte fonduri, se vor face venit la fondul de asigurare al vaselor.

Cheltuelile pentru lucrări sau furnituri făcute de administrație, pentru particulari sau alte autorități care urmează să fie plătite administrației, se vor plăti pe un cont de tesaurărie, iar câștigul de va fi, se va face venit extraordinar la budget.

În mod excepțional se admite ca cheltuelile greșit înregistrate să se reînregistreze prin emiterea unei ordonanțe de înregistrare rectificativă.

Venituri

Natura veniturilor

Art. 60.— Veniturile se compun din:

Veniturile exploatarei vapoarelor de călători și mărfuri și din venituri diverse (poștă, restaurante, telegrafia fără fir etc).

Constatarea veniturilor

Art. 61.— Veniturile ce se încasează de agenți se trec în conturi pe călătorii de vapoare, care se înaintează direcțiunei însoțite de piesele justificative, stabilind cifrele exacte.

Veniturile provenite din transporturi creditate diferitelor autorități se constată de divizia exploatarei pe baza documentelor de creditare ce au servit la legitimarea transportului.

Perceperea veniturilor

Art. 62.—Veniturile se percep de agenții autorizați, de casierii agențiilor serviciului, precum și de funcționarii prevăzuți la art. 157 lucrând în calitate de casier, în conformitate cu tarifele sau angajamentele aprobate de direcțiune.

Avize de primire

Art. 63. — Avizele de primire trebuie să conțină numărul dosarului pe baza căruia s'a emis avizul, exercițiul, anul și luna, obiectul pentru care s'a emis avizul, arătarea capitolului sau contul la care se face înregistrarea, eventual și pozițiunea de înregistrare a contabilității, suma în cifre și litere, numele și locuința debitorului, data și locul emiterii, semnătura contabilului și semnătura ordonatorului.

Înregistrarea veniturilor

Art. 64.—Veniturile de ori ce natură sunt verificate și rezumate în situațiuni mensule de divizia exploatărei care prescrie contabilității direcțiunei modul de înregistrare pe articole budgetare sau diferite conturi, emițând cuvenita ordonanță de înregistrare.

De asemenea divizia exploatărei prescrie contabilității, prin emiterea unei ordonanțe, înregistrarea veniturilor provenite din transporturi creditate.

Anularea sumelor prescrise spre încasare

Art. 65.—Când sume prescrise spre încasare și înregistrate ca venituri s'ar dovedi în cursul exercițiului ca neincasabile, sau justificările produse ar motiva o dispozițiune de reducere sau anulare, sau dacă cheltuiala ce ar fi provocată de urmărirea pentru încasare, ar fi prea mare față cu sumă de încasat, direcțiunea va putea reduce sau anula aceste sume.

Ast-fel de anulări se vor face prin ordonanțe de înregistrare.

Reînregistrări de venituri

Art. 66. — In caz când o sumă s'ar fi înregistrat greșit la venituri, eroarea se va rectifica prin ordonanță de înregistrare.

Cheltueli

Aprobarea cheltuelilor

Art. 67.—Nici o cheltuială nu se poate face dacă nu este conformă cu dispozițiunile regulamentelor direcțiunei S. M. R., dacă este în afară de un credit regulat deschis și dacă nu a fost prealabil autorizată de direcțiune sau minister.

Lichidarea cheltueleur

Art. 68.—Nici o cheltuială nu poate fi lichidată de cât de direcțiune și numai pe numele celor în drept.

Fie-care lichidare trebuie să fie sprijinită pe acte care dovedesc drepturile dobândite.

Modul de constatare și de lichidare a drepturilor dobândite

Art. 69.—Constatarea drepturilor dobândite rezultă din statele sau compturile de lichidare sprijinite dacă e loc pe acte justificative.

Lichidarea drepturilor dobândite se face pe baza actelor administrațiunei, sau pe baza justificărilor date de cei în drept.

Retribuțiunile, diurnele și cheltuelele de reprezentare, se lichidează pe lună și nu sunt plătibile înainte de 20 a fie cărei luni. Fie-care lună comptează pentru 30 zile.

Statele lunare (listele de plată) vor indica reținerile de făcut asupra retribuțiunilor și suma netă care se cuvine fie-cărui titular.

Primile pentru economii de combustibil și altele, se lichidează la termenele fixate de regulamentele administrațiunei.

Drepturile funcționarilor la salarii și accesorii încep a curge din ziua depunerii jurământului și a instalării lor în serviciu, afară numai dacă nu este alt fel stabilit prin chiar actul de numire.

Salariile lucrătorilor cu ziua și cu luna sunt lichidate pe lună sau chenzină, după expirarea lunei sau chenzinei; plata lor se va face la datele fixate de instrucțiunile administrațiunei și numai pentru zilele servite.

Ordonanțarea cheltueleur

Art 70.—Toate cheltuelile administrației trebuie să fie făcute pe baza de ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare, sau liste de apunamente, de plată și de hrană.

Toate aceste acte de cheltueli enumerate aci pot cuprinde mai multe articole budgetare sau compturi de tesaurărie.

Ordonanțe de plată

Art. 71.— Orice ordonanță de plată trebuie să conțină exercițiul, numărul dosarului pe baza căruia se emite, numărul de ordine al ordonanței, numărul sub care e înregistrată ordonanța în registrele de contabilitate, anul și luna, suma de plată în cifre și litere, obiectul plății, numele și domiciliul persoanei în drept a primi bani, specificarea casei prin care este a se face plata, suma de reținut în cifre, capitolul, art. din budget, sau comptul asupra căruia se face cheltuiala, arătarea pieselor justificative anexate la ordonanță, locul emiterii, semnătura ordonatorului și a contabilului serviciului.

Ordonanța de înregistrare

Art. 72.— Ordonanța de înregistrare e o piesă de contabilitate care întrunește în același timp, calitatea de a fi ordonanță de plată și un aviz de primire coprinzând astfel suma egală, atât la debit cât și la credit, și care prin urmare nu dă loc la nici o operație de casă.

Orice ordonanță de înregistrare trebuie să conțină exercițiul, numărul dosarului pe baza căruia se emite, numărul sub care e înregistrată, anul și luna, suma de înregistrat, în cifre și litere, obiectul înregistrării, operațiunea înregistrării (cap., Art., Cont.), semnătura ordonatorului și a contabilului serviciului.

Listele de apunamente și de plată

Art. 73. — Lista de apunamente trebuie să conțină exercițiul, numărul eventual al dosarului sau al listei, casa prin care se face plata, luna, capitolul și articolul budgetului de cheltueli, sau comptul asupra căruia se fac plățile, capitolul, articolul, sau comptul asupra căror se înregistrează veniturile provenind din reținerile operate, suma brută de plată totală în litere, numele și funcțiunea celor în drept a primi plata, semnătura ordonatorului și a contabilului serviciului.

Lista de plată conține, pe lângă datele de mai sus, specificarea zilelor de lucru și felul lucrării.

Hrana personalului îmbarcat se plătește prin liste de plată.

Justificarea cheltuelilor

Art. 74. — Toate ordonanțele mai sus zise trebuie să fie întemeiate pe acte care justifică regularitatea cheltuelei.

 Piese justificative de cheltueli sunt, după felul cheltueleur, cele arătate în detaliu în nomenclatura anezată la acest regulament.

Indicarea pieselor justificative anexate la ordonanțe

Art. 75. — Ordonanțele de plată trebuie să indice și natura pieselor alăturate la dănsese.

La ordonanțele de înregistrare se vor menționa, de asemenea, piesele justificative anexate, iar în caz contrariu se vor da explicațiunile necesare pe versul ordonanței.

Când în justificarea unei cheltueli s'au produs mai mult de două acte, ele trebuie să fie însoțite de un borderou recapitulativ.

Cazul unde piese justificative au fost deja anexate la ordonanțe anterioare

Art. 76. — În cazurile când unele piese justificative au fost deja anexate la o ordonanță și s'ar emite alte ordonanțe justificative de aceleași piese, va fi de ajuns a se indica, în noua ordonanță, data și numărul ordonanței la care s'au anexat acele piese justificative.

Plata cheltuelilor

Art. 77. — După ce se cercetează de contabilitatea serviciului actele cu care se dispune plățile, și se găsesc întocmite în spiritul regulamentelor de administrație, se ordonânțează sumele de plătit, după regulele de mai sus.

Cei în drept a ridica sumele ordonanțate sunt înștiințați printr'o scrisoare de avis emanată de la diviziile respective, și care îi acreditează pe lângă casierul respectiv și îi înștiințează că suma ordonanțată este la dispoziția lor.

Aceste scrisori-avize conțin numele și pronumele destinatorului, adresa, suma și natura plăței, casa la care urmează să se prezinte spre încasare, reținerile eventuale a se efectua la plată, explicarea reducerilor operate la verificare și orice alte lămuriri.

Plata cheltuelilor se face prin casele proprii ale S. M. R. și

prin Banca Națională cu care serviciul poate lucra în cont curent, cât timp nu ar dispune de o casă generală proprie.

Înainte de efectuarea plăților, casierii sunt obligați a se încredința că toate formele prescrise de legi și regulamente, sunt îndeplinite, că ordonanța nu conține răsături, că suma indicată în ordonanță este egală cu scrisoarea-aviz pe care o va exige de la creditor anexând-o la ordonanță, că actele justificative enumerate sunt complete, că nu există vre-e proprie făcută de o a treia persoană.

La ordonanțele de plată cu o valoare mai mare de 500 lei, va exige și nota în coloană de observații, numărul chitanței de plată dărilor personale.

Plata o va face numai în primirea titularului sau a mandatului său, autorizat cu procură în regulă, și va face să se constate achitarea prin semnătura celui în drept chiar în momentul efectuării plății.

Dacă primitorul nu știe carte, sau se va găsi în imposibilitate de a putea subscrie, el este dator a aduce un cunoscut, atât al său cât și al casierului, care va subscrie ca martor, iar când suma va fi mai mare de 500 lei, va aduce o chitanță autenticată.

În cazurile când casierul nu cunoaște personal pe titularul unei ordonanțe, el nu va face plata de cât dacă i se produc doi martori cunoscuți de dânsul, care să certifice prin semnătura lor identitatea titularului.

Mandatarii titularului care locuiesc în străinătate se vor legitima printr-o scrisoare din partea titularului, când vor fi case de bancă sau de comerț cunoscute, și prin procuri autentificate când vor fi persoane private.

Pentru plățile făcute prin poștă, pe baza unor convențiuni sau regulamente, chitanța poștală va constata achitarea ordonanțelor.

Îndatoririle casierului, prescrise la efectuarea plăților, incumbă comptabilității serviciului, când plățile se fac prin Banca Națională.

Operațiuni cu Banca Națională a României

Art. 78. — Când S. M. R. nu dispune de o casă generală, veniturile disponibile se varsă Băncii Naționale Române, care face și plățile cerute de direcțiune în limitele depozitelor proprii de care dispune serviciul.

Conturile de casă între S. M. R. și Banca Națională Română, se vor încheia lunar sau la intervale de timp mai scurte și vor forma o operație internă între S. M. R. și Banca Națională Română.

Modul achitărei mandatelor

Art. 79. — Când plățile se fac în Capitală, prin Banca Națională Română, comptabilitatea serviciului cere titularilor ordonanțelor de plată, să semneze de primirea banilor chiar pe ordonanță, dându-le în schimb spre achitare, cecuri asupra băncii.

Pentru plățile ce se fac în alte localități ale țării, dacă nu se emit cecuri asupra sucursalelor sau agențiilor Băncii Naționale din localitate, comptabilitatea va ridica cu cec de la sediul din București al Băncii Naționale Române, banii necesari și îi va expedia prin poștă, justificând plata prin lipirea pe ordonanțe a recepiselor poștei pe locul rezervat semnăturii titularului.

Plățile în străinătate se fac prin Banca Națională Română, pe baza cecurilor oficiale sau a cecurilor emise de S. M. R.

Refuz de a plăti o ordonanță

Art. 80. — Casierii vor refuza plata unei ordonanțe în următoarele cazuri :

1. Când cel care se prezintă nu este nici cel în drept, nici mandatarul acestuia;
2. Când lipsesc actele justificative notate de ordonanțator, ce urmează a se produce;
3. Când din cercetarea actelor justificative produse se constată omisiuni sau neregularități materiale. — Neregularități materiale există atunci când indicațiile numelui, sau sumei din ordonanță, nu sunt de acord cu cele ce rezultă din actele justificative alăturate, sau când aceste acte nu sunt conforme cu regulamentele și instrucțiunile administrațiunii;
4. Când există nepotriviri între ordonanță și scrisoarea de avis;
5. Când ordonanța de plată nu a parvenit pe cale regulată a corespondenței oficiale.

*Operațiuni de tesaurărie, constatarea, realizarea și înregistrarea
veniturilor de tesaurărie*

Art. 81. — Veniturile de tesaurărie sunt constatate și realizate ca și veniturile bugetare.

Lichidarea, mandatarea și plata cheltuelilor de tesaurărie

Art. 82. — Cheltuelile de tesaurărie sunt lichidate, ordonanțate și plătite după aceleași reguli ca și cheltuelile bugetare. Ele dau loc la emitere de ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare, liste de apunțamente sau de plată.

Rambursele, debursele, precum și toate acele plăți care se fac pe baza dispozițiilor tarifare, sunt plătite de agenți, fără a se emite ordonanțe de plată; aceste cheltueli sunt justificate în compturile diviziei de exploatare.

Deschiderea compturilor de tesaurărie

Art. 83. — Operațiunile de tesaurărie se fac asupra compturilor, fondurilor speciale, conturilor curente, auxiliare și de ordine.

Justificarea operațiunilor de tesaurărie

Art. 84. — Operațiunile de tesaurărie se vor justifica ca și operațiunile bugetare afară de conturile de ordine, care neinteresând de cât serviciul interior vor da loc numai la justificarea soldurilor eventuale.

Art. 85. - Conturi de tesaurărie:

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| a) Fondul de aprovizionare ; | e) Cònt general de efecte; |
| b) " " retragere: | f) Efecte la Casa de depuneri; |
| Numerar, | g) Venituri brute ale exploatărei; |
| Efecte; | h) Conturi cu căi ferate străine; |
| c) Fondul de asigurare al va- | i) Oficiul general de soldare ; |
| poarelor: | j) Banca Națională ; |
| Numerar, | k) Curse și valute; |
| Efecte : | l) Deburse; |
| d) Garanții : | m) Ramburse |
| Numerar, | n) Depozite; |
| Efecte ; | o) Hârtie de valoare; |

- | | |
|---|----------------------------------|
| p) Patente, zecimi și taxe de înregistrare; | v) Tesaurul public; |
| r) Plăți neefectuate; | z) Imprumut la casa de depuneri; |
| s) Fondul de pensiuni al Statului; | a) Contul creditorilor; |
| t) Avans; | b) „ debitorilor; |
| u) Cecuri vamale; | c) Pro-diverse. |

Conturi de ordine:

a) Contul general al serviciului;

b) Bilanțul administrațiunei.

În afară de compturile de tesaurărie, enumerate mai sus, se vor putea deschide și alte compturi a căror necesitate s'ar dovedi.

Conturile de tesaurărie.

Fondul de aprovizionare

Art. 86. — Fondul de aprovizionare destinat pentru cumpărări de materiale și obiecte de inventar, este constituit prin legea dela 10 Ianuarie 1906.

Contul fondului de aprovizionare se va debita cu valoarea obiectelor sau materialelor cumpărate dela furnizor și spesele generale specificate la art. 120 și se va credita cu valoarea predărilor făcute către organele consumatoare pe baza conturilor lunare de predări.

Soldul debitor care se transportă la finele exercițiului următor trebuie să corespundă cu cifrele din inventarul dela finele anului, ținând compt, de va fi loc, de pozițiunile din debit și credit rămase neregulate.

Fondul de pensii și ajutor al personalului inferior depinzând de ministerul lucrărilor publice

Art. 87. — Se creditează cu reținerile din salariu și cu toate sumele ce revin fondului, în conformitate cu legile sau regulamentele și se debitează cu vărsările ce se fac ministerului de lucrări publice.

Fondul de asigurare al vapoarelor

Art. 88. — Fondul de asigurare a fost înființat prin legea din 31 Martie 1898, modificată prin legile din 19 Februarie 1902, 12 Aprilie 1905 și din 12 Martie 1906.

Contul acestui fond se împarte :

1. Numerar.

El se creditează cu suma prevăzută în bugetele anuale, cu valoarea efectelor eşite la sorţi şi încasate, a cupoanelor şi produsul încasărilor din vânzări de material plutitor, obiecte de inventar şi întreţinere şi se debitează şi cu valoarea reală a efectelor cumpărate.

2. Efecte.

Se creditează cu valoarea nominală a efectelor depuse la Casa de depuneri şi se debitează tot cu valoarea nominală a efectelor ce se scot.

Contul garanţiei, numerar şi efecte

Art. 89.—Acest cont se creditează cu sumele depuse în numerariu sau efecte şi se debitează cu restituirile în numerar sau efecte.

Efectele se depun la Casa de consemnaţiuni, păstrându-se recepisele ca acoperire din Casa serviciului, iar numerariu se varsă casei serviciului sau Băncii Naţionale.

Contul efecte la Casa de depuneri

Art. 90.—Se debitează cu valoarea nominală a efectelor depuse la Casa de depuneri şi se creditează cu valoarea nominală a efectelor retrase.

Contul veniturilor brute ale exploatărei

Art. 91.—Acest cont este creditat cu toate sumele vărsate de agenţii căiei ferate, administraţiunei, etc., provenite din diferite traficuri şi debitat cu sumele stabilite ca venituri de divizia de exploatare ale serviciului căilor ferate, administraţiunei, etc.

Soldul debitor la 31 Martie al anului reprezintă sumele rămase de vărsat de agenţii.

Contul cu căile ferate streine

Art. 92.—Acest cont se creditează cu sumele ce au de încasat administraţiunile de căi ferate şi cu sumele ce plătesc acele administraţii şi debitat cu sumele plătite de S. M. R. şi cu acele ce are de primit acest serviciu.

Contul oficiului general de soldare

Art. 93.—Acest oficiu, destinat a stabili țifra daraverilor administrațiunilor care participă la uniune, întocmește conturi curente, transmițându-le fiecărei administrațiuni participante.

Din aceste conturi se constată darea și averea fiecărei administrațiuni și soldul ce are de primit sau de plătit.

Contul oficiului de soldare este creditat cu sumele care sunt de plătit de S. M. R. și cu sumele plătite de administrațiuni străine și debitat cu sumele plătite de S. M. R. și cu sumele ce are de primit.

Contul Banca Națională

Art. 94. — Acest cont se debitează cu sumele depozitate sau vărsate în favoarea serviciului și se creditează cu sumele plătite de bancă în contul serviciului.

Contul cursuri și valute

Art. 95.—Acest cont se debitează cu spesele de curs și provizion la plățile care comportă asemenea spese.

Soldul debitor să suportă de budget, iar cel creditor se face venit.

Contul deburse

Art. 96. — Acest cont se debitează și se creditează conform situațiunilor de exploatare.

Contul ramburse

Art. 97.—Contul ramburse se creditează, conform situațiunilor diviziei de exploatare cu sumele percepute ca ramburse în trafic și se debitează cu sumele plătite celor în drept.

Depozite de francare

Art. 98.—Contul se creditează cu sumele depuse pentru mărfurile ce se expediază franco în cazurile când taxele de transport nu sunt cunoscute și se debitează cu sumele recartate de agențiile de destinație și cu plusurile restituite depunătorului, pe baza situațiunilor date de divizia de exploatare.

Contul hârtie de valoare

Art. 99.—Acest cont se debitează cu tot felul de ordonanțe de plată, liste de plată, conturi, ramburse, note de francare plătite de agenți, ordine de descărcarea caselor care se varsă administrației centrale ca hârtie de valoare și se creditează încercându-se cu valorile lor, diferitele conturi sau articole budgetare.

Contul patente, zecimi și taxe de înregistrare

Art. 100. — Contul se creditează cu sumele încasate și se debitează cu sumele plătite tesaurului public.

Contul plăți neefectuate

Art. 101. — Acest cont se creditează cu sumele ce au fost ordonanțate și au rămas neplătite și se debitează cu sumele reclamate și plățile ulterior, precum și cu sumele care în timp de cinci ani n'au fost reclamate și se fac venit.

Contul fondului de pensie al Statului

Art. 102. — Se creditează cu reținerile operate pentru fondul de pensii al Statului, și se debitează cu vărsămintele făcute ministerului de finanțe.

Contul avans

Art. 103. — Acest cont se debitează cu toate sumele ordonanțate ca avans și este creditat cu sumele justificate sau vărsate ca neîntrebuințate.

Contul cecuri

Art. 104. — Pentru plata speselor vamale la diferite biurouri de expediție se emit cecuri.

Contul cecuri se creditează cu valoarea lor și se debitează cu sumele plătite ministerului de finanțe

Contul tesaurului public

Art. 105. — Acest cont se debitează cu sumele vărsate către tesaurul public și se creditează cu sumele constatate ca venit net la încheierea bilanțului.

Contul împrumutului Casa de depuneri

Art. 106. — Acest cont se creditează cu sumele împrumutate și se debitează cu sumele vărsate pentru amortisare.

Contul creditor

Art. 107. — Pentru înlesnirea operațiunilor ce necesită sistemul de contabilitate dublă aplicată la S. M. R., toate ordonanțele de plată se înregistrează în sarcina bugetului sau contului de tesaurărie respectiv și în favoarea unui cont general de creditor.

La efectuarea plăței nu se mai fac operațiuni asupra contului bugetar sau de tesaurărie, ci asupra contului creditor. Soldul contului creditor, reprezintă deci pozițiunile rămase neachitate până la încheierea anului bugetar.

După trecerea de cinci ani sumele rămase nereclamate se înregistrează ca venituri extraordinare în sarcina contului creditor.

Contul debitorilor

Art. 108. — De asemenea sumele înregistrate ca venit la un capitol bugetar sau cont de tesaurărie constituie debitul unui cont al debitorilor.

La efectuarea încasărei suma nu se va face venit la buget sau cont de tesaurărie, ci la contul debitor.

Soldul contului reprezintă astfel pozițiunile rămase deschise la încheiere.

Contul pro-diverși

Art. 109. — Contul pro-diverși se împarte în două categorii ; Categoria I coprinde cele cari au înrăuriri asupra bugetului și ale căror solduri la sfârșitul exercițiului dă loc la un venit sau o cheltuială, cum și acelea cari se soldează exact.

Conturile categoriei I sunt:

Contul prisos de licitație.

Acest cont se creditează cu sumele dobândite la vânzarea mărfurilor rămase în suferință și se debitează cu sumele restituite particularilor ; diferențele nereclamate în termen de trei ani din ziua înscrierilor se fac venit extraordinar.

Contul plusuri particulare se creditează cu sumele constatate de divizia de exploatare ca percepute în mai mult și se debitează cu sumele restituite, iar soldul nereclamat în termen de 6 luni din ziua plăților taxelor se face venit.

Contul scrisorilor de trăsură și consonamentelor

Acest cont se debitează cu costul timbrelor plătite ministerului de finanțe și se creditează cu suma obținută din vânzare.

Contul timbre

Acest cont se debitează cu costul timbrelor plătite ministerului de finanțe și se creditează cu sumele obținute din vânzarea timbrelor

Un venit nu rezultă, fiindcă remiza se lasă vânzătorilor de timbre.

Contul sechestre

Contul se creditează cu sumele reținute la personalul sechestrat și se debitează cu sumele consemnate sau plătite celor în drept.

Contul primitor de expediție

Acest cont se creditează cu taxele percepute pentru operațiunile de vămuire și se debitează cu primile plătite personalului pentru operațiunile de vămuire precum și cu despăgubirile eventuale, amenzi vamale ce urmează a fi suportate de acest cont în conformitate cu instrucțiunile în vigoare pentru efectuarea operațiunilor de vămuire și reexpedițiune în Constanța.

Soldul creditor se va face venit.

Contul traficuri

Conturile acestea se deschid pe baza convențiilor cu administrațiuni participante la trafic; se creditează cu sumele arătate prin situațiunile financiare lunare ale diviziei de exploatare și se debitează conform decontărei definitive a traficului.

Contul telegrafiei fără fir

Contul se creditează cu sumele vărsate de agenții și cu sumele reținute ca erori și se debitează cu sumele ce se cuvin serviciului maritim și direcțiunei generale a poștelor și telegrafelor.

Categoria a II-a de conturi pro-diverși cuprinde acele conturi cari se deschid în relațiunile cu administrațiuni, autorități și particulari, pentru înscrierea și regularea daraverilor lor cu administrația serviciului maritim român. Conturile se debitează sau se creditează cu sumele ce au de plătit sau de primit autoritățile sau particularii și se creditează sau se debitează cu acele ce se plătesc de autorități, particulari sau administrația serviciului maritim.

Scriptele de comptabilitate sunt :

Art. 110. — Un registru de primă notă (jurnal).

"	"	"	creditori.
"	"	"	debitori.
"	"	"	partizi pe capitele budgetare;
"	"	"	" pentru conturile de tesaurărie și curent.

Registru de prima notă

Art. 111. — În acest registru se trec toate operațiunile ce se fac pe bază de ordonanțe de înregistrare.

Registrul de creditori

Art. 112. — Acest registru servă pentru înregistrarea tuturor ordonanțelor de plată emise asupra bugetului sau a unui cont de tesaurărie.

Registrul de debitori

Art. 113. — Acest registru servă pentru înregistrarea avizelor de primire și a veniturilor budgetare sau de tesaurărie ce se fac prin rețineri din sumele brute ordonanțate.

Registrele de partizi

Art. 114. — În acest registru se trec toate operațiunile din registrele prima notă, debitori și creditori, clasificate după natura contului; în ele se va înscrie, în capul partidei, creditul budgetar, suplimentar sau extraordinar, privitor pe capitolul și articolul asupra căruia a fost deschisă partida.

În registrul de partizi pentru conturile de tesaurărie și curente se va înscrie în capul fie-cărei partizi denumirea conturilor.

Răspunderea contabililor mănuitori de bani

Art. 115.—Toți comptabilii însărcinați cu constatarea sumelor de perceput sau de plătit în conformitate cu tarifele sau angajamentele luate, rămân responsabili pentru exactitatea constatărilor făcute și, în caz de greșite operațiuni, vor plăti din averea lor sumele cu cari ar fi păgubită administrația.

Toți mănuitorii de bani rămân responsabili pentru exactitatea perceperei sumelor ce li s'au prescris spre încasare și sunt datori a se conforma tutulor dispozițiunilor regulamentare ale administrației relative la perceperea veniturilor, rămânând răspunzători cu averea lor pentru pagubele ce ar aduce administrației prin greșita încasare sau neaplicarea acestor dispozițiuni.

Toți contabili cari emit ordonanțe de plată sunt datori a se convinge că cheltuiala ce se ordonanțează este conformă cu dispozițiunile regulamentelor administrației, că este autorizată de direcțiune sau de ministru în cazurile unde aprobarea lui este necesară, că toate actele de lichidare dovedesc drepturile dobândite și îndeplinesc formele prescrise de lege și regulamente și dacă ordonanțarea făcându-se asupra bugetului sau creditelor speciale există creditul necesar.

De asemenea emițând ordonanțe, sunt datori a se conforma regulilor generale privitoare la emiterea ordonanțelor prescrise la art. 71.

Ei rămân răspunzători pentru ori ce pagube care ar rezulta din neexecutarea acelor dispozițiuni.

Casierul care face plata unei ordonanțe este răspunzător pentru toate pagubele ce ar rezulta din neobservarea prescripțiunilor regulamentului de față dela art. 77 pentru plata cheltuelilor.

Procedarea în cazuri de deficite constatate

Art. 116.—Nici un mănuitor de bani nu va putea fi descărcat de deficitul constatat asupra-i, sub nici un cuvânt, nici chiar sub acela că i s'au furat sau a pierdut banii, de nu va justifica că furtul sau pierderea a provenit dintr'o cauză de forță majoră bine constatată.

În asemenea cazuri descărcarea se dă de direcțiune cu aprobarea ministerului lucrărilor publice. Mânuiitorii de bani nu vor putea fi descărcați de deficitul constatat asupra lor, pretextând că au avut ordine verbale sau chitanțe dela osebiți funcționari superiori sau egali.

Ca acte descărcătoare nu se vor primi de cât ordinele date în conformitate cu legea sau regulamentele administrației.

Funcționarii cari vor fi dat ordine în scop de a justifica deficitul funcționarilor însărcinați cu mânuirea banilor se vor considera ca complici și se vor pedepsi împreună cu aceștia.

Contabilii mânuiitori de bani, găsiți în deficit, vor fi constrânși să verse provizoriu sumele constatate lipsă, fără judecată și pe baza numai a constatărei făcută de delegații administrației.

Contabilii cari vor delapida bani se vor da în judecata tribunalelor ordinare în conformitate cu legea asupra contabilității publice.

Răspunderea funcționarilor cu privegherea sau conducerea de lucrări

Art. 117. — Toți funcționarii însărcinați cu privegherea sau conducerea de lucrări, cu primire de furnituri, care ar certifica fapte ce în realitate nu s'au petrecut și ar da loc la plăți nejustificate, sunt răspunzători pentru pagubele ce ar fi pricinuit administrației.

Ei nu vor putea fi apărați de răspundere de cât, în cazuri bine motivate printr'un ordin al direcției, sau cu aprobarea ministerului de lucrări publice.

Contabilitatea materialelor

Cumpărarea materialelor de aprovizionare

Art. 118. — Cumpărarea materialelor de aprovizionare, când nu sunt destinate consumației imediate, se face din fondul general de aprovizionare.

Operațiuni de intrare și ȣșire a materialelor în magazii

Art. 119. — Șeful magaziei ia în sarcină materialele primite de la furnizori. El trece în registrele de materiale felul, cantitatea materialelor primite dela furnizori, cu prețurile după facturi, sporite cu taxele de vamă și de transport până la frontieră pentru materialele aduse din străinătate, celelalte cheltueli accesorii privind pe budget.

Prețul materialelor întrebuințate și vărsate magaziei de serviciiile consumătoare sunt trecute în scripte fără valoare.

Șefii de magazii sau depozite se descarcă de materialele eșite pe baza bonurilor liberate de serv. consumator. sau ordinele de descărcare ale direcției

Funcționarii însărcinați cu păstrarea și distribuirea materialelor țin registre de mișcarea materialelor, arătând felul și cantitatea materialelor primite și eșite.

Contabilitatea acestor funcționari se centralizează la divizia tehnică.

Cheltueli generale

Art. 120. — Toate cheltuelile necesitate pentru comandarea, primirea materialului, manipulația, transport pe liniile proprii de păstrarea materialelor și distribuirea lor, sunt plătite direct din budget

Cheltuelile de transport pentru materialele aduse din străinătate până la frontieră și de vamă constituie spese generale, care trebuie să încarce valoarea materialelor.

Deprecierile și pierderile de materiale justificate sunt suportate de budget, descărcându-se contul general de aprovizionare de material.

Revizia magaziiilor și depozitelor de materiale și inventarul materialelor

Art. 121. — Revizia magaziiilor și depozitelor de materiale se face prin delegați ai direcțiunei sau prin o comisiune numită ad-hoc de direcțiune.

O revizie trebuie să fie făcută cel puțin odată pe an când se întocmește inventariul materialului la finele anului financiar.

Ori de câte ori se face o schimbare în personalul însărcinat cu păstrarea materialelor se face o revizie completă a materialului respectiv.

Justificarea luării în sarcină

Art. 122. — Materialele aprovizionate pentru magazii, depozite, sunt luate în sarcină de șefii lor :

Când sunt predate de furnizori pe baza facturilor și procesului-verbal de recepție.

Când provin de la alte magazii sau depozite pe baza mandatelor de vărsare și a proceselor verbale de recepție.

Prisosuri și lipsuri

Art. 123. — Prisosurile găsite la inventarierea sau revizuirea magaziiilor se încarcă în registrul magaziiilor și valoarea lor se face venit extraordinar la budget, iar lipsurile se regulează pe baza unui ordin al direcțiunei, trecând valoarea lor în sarcina funcționarului responsabil, când lipsa nu poate fi justificată, sau în sarcina budgetului, când lipsa se justifică.

Vânzarea materialelor scoase din serviciu

Art. 124. — Vânzarea obiectelor scoase din serviciu se face cu aprobarea direcțiunei.

Vânzarea se face prin licitație și prin bună învoială.

Vânzarea prin bună învoială se face când prin acest mod se pot dobândi prețuri mai bune de cât prin licitație.

Sumele încasate din vânzarea materialelor vechi se vor face venit la fondul de asigurare al vapoarelor.

Vânzările care trec o valoare de 10.000 lei trebuie să fie aprobate și de ministerul lucrărilor publice.

Vânzarea de materiale noi la particulari sau alte administrațiuni

Art. 125. — Vânzările de materiale noi la particulari sau alte administrațiuni nu se pot face de cât cu prealabila aprobare a direcțiunei. Direcțiunea poate aproba vânzări a căror valoare e mai mică de 10.000 lei; acele a căror valoare trece peste 10.000 lei, nu se poate face de cât cu aprobarea ministerului. Prețul vânzării se socotește pe baza prețului cu care materialul este trecut în scripte, sporit astfel ca toate cheltuelile ce a suportat administrația să fie acoperite cu prisos.

Sumele incasate pentru achitarea costului acestor materiale se vor trata conform art. 123, când materialele au fost deja plătite din budget; iar dacă materialele sunt plătite din fondul de aprovizionare, valoarea materialului după scripte se va restitui fondului de aprovizionare și diferența se va face venit extraordinar la budget.

Registrele materialelor

Art. 126. — Funcționarii însărcinați cu păstrarea și distribuirea materialelor țin următoarele registre:

Registru de intrare și eșire pe categorii și cantitățile materialelor cu sau fără valoare și registre ajutoare după necesitatea serviciului.

Înregistrările la serviciul central se fac tot pe asemenea registre, pe baza borderourilor mensuale însoțite de bonurile respective, creditându-se contul general de aprovizionare de materiale sau diferite alte conturi.

Dispozițiuni privitoare la contabili de materiale și la funcționarii însărcinați cu păstrarea și distribuirea materialelor

Art. 127. — Contabilii de materiale sunt răspunzători pentru exactitatea scriptelor de materiale și vor despăgubi cu averea lor pe administrație de toate pagubele ce i-ar pricinui prin greșite operațiuni.

Funcționarii însărcinați cu păstrarea și distribuirea materialului răspund de valoarea materialelor ce le sunt încredințate și vor despăgubi din averea lor pe administrație pentru toate lipsurile și deprecierile ce ar fi ocazionat prin neglijența lor.

Ei nu vor putea fi descărcați de lipsurile și deprecierile provenite din gestiunea lor, de cât dacă sunt justificate prin chiar natura materialului sau prin un caz de forță majoră bine constatat. În asemenea cazuri descărcarea se va da de direcțiune.

Incheierea conturilor

Incheieri lunare

Art. 128. — Contabilitatea încheie la finele fiecărei luni, pentru luna trecută, registrele de contabilitate.

Registrele se țin deschise până la închiderea exercițiului, pentru a putea face toate înregistrările privitoare la exercițiul în curs.

Incheierea anuală

Art. 129. — La 30 Septembrie a fie cărui an se încheie registrele pentru anul bugetar expirat.

Întocmirea conturilor anuale

Art. 130. — Contabilitatea va întocmi conturile veniturilor și cheltuelilor bugetare și de tesaurărie, poziție cu poziție, clasificate după articolele bugetare și conturi de tesaurărie.

Pentru justificarea soldurilor, conturilor de materiale, divizia tehnică trimite contabilității serviciului inventarele materialelor rămase în aprovizionare la finele anului financiar și un stat al materialelor, trecut în aprovizionare fără valoare și rămas neîntrebuințat.

Justificarea gestiunei administrațiunei către înalta Curte de conturi

Conturile ce sunt a se înainta înaltei Curți de conturi

Art. 131. — Până la 31 Martie al anului viitor dela data închiderii exercițiului, direcțiunea va înainta înaltei Curți de conturi:

1. Contul general de gestiune, care va cuprinde toate operațiunile bănești privitoare la budget și la conturile de tesaurărie și de material.

2. Un cont bugetar coprinzând toate operațiunile asupra bugetului;

3. Bilanțul administrației dinpreună cu inventarele materialelor rămase în aprovizionare.

Toate aceste conturi vor fi aprobate de către ministerul lucrărilor publice. Contul de gestiune, contul bugetar și bilanțul administrațiunei vor fi contrasemnate de șeful contabilității serviciului. Conturile și inventarele de materiale vor fi semnate și de șeful diviziei tehnice. Fiecare din acești funcționari rămân răspunzători către Curtea de conturi în ceea ce privește întârzierea depunerii conturilor sau de neregularitățile ce se vor constata în ele conform art. 28 din legea organică a Curței.

Conturile vor fi întocmite conform regulilor stabilite în acest regulament și sprijinite pe acte justificative specificate în nomenclatura anexată.

Trimiterea actelor justificative

Art. 132. — Toate actele justificative vor fi aranjate în dosare șnuruite, sigilate și numerotate fie care dosar, conținând acte relative la un articol al bugetului sau unui cont de tesaurărie.

Când prin un act justificativ se justifică cheltuelile privitoare la mai multe articole din buget sau mai multe conturi, actul justificat va fi anexat la cel dintâiu articol sau cont care apare în or-

donanță, iar la celelalte articole sau conturi se va face referire la articolul său la contul la care s'a anexat actul justificativ.

Formatul hârtiei

Art. 133. — Pentru înlesnirea formării și manipulării dosarelor se va adopta ca mărime pentru acte dimensiunile hârtiei de 21 cm. pe 33 cm.

Păstrarea actelor justificative

Art. 134. — Actele privitoare care servesc a stabili veniturile tarifare se vor păstra de administrațiune 3 ani după finele anului bugetar, afară de biletele de călători care vor putea fi distruse după verificarea conturilor.

Actele ce servesc la stabilitatea statelor de primire de economii de combustibil și de parcurs se vor păstra de asemenea numai 3 ani de la finele anului bugetar.

NOMENCLATURA PIESELOR DE PRODUS SPRE JUSTIFICAREA OPERAȚIUNILOR BUDGETARE ȘI DE TESAURĂRIE

VENITURI BUDGETARE

Pieșele justificative de produs, avize de primire, ordonanțe de înregistrare însoțite de tablouri lunare și recapitulative ale diviziei de exploatare

CHELTUELI BUDGETARE

Pieșe justificative de produs

Cheltueli de personal.	{	Listele de apunțamente de hrană și de plată însoțite de state de deplasări pentru cheltuelile de deplasări.
Cheltueli de material.	{	Pentru cumpărări direct din buget: ordonanțe de plată cu factură certificată de primirea materialului și eventual copie certificată de comandă sau contract. Pentru furniturile luate în sarcină de către serviciu din fondul de aprovizionare: ordonanțe de înregistrare însoțite de cont lunar. Pentru întreprinderi: 1. Pentru acouturi prin

Cheltueli

de

material

ordonanțe de plată, însoțite de situațiuni provizorii; 2. Pentru plăți definitive prin ordonanță de plată, însoțită de situațiuni definitive și copia certificată a contractului.

Când furnitura sau lucrarea dintr'un contract se plătește în mai multe rânduri și în mai multe exerciții, atunci copia contractului se va atașa la primul mandat de plată din exercițiul respectiv.

Cheltueli

diverse

Ordonanța de înregistrare însoțită de copii de contracte pentru chirii de localuri, și anume: la ordonanța întâiului semestru, iar pe cea a semestrului al doilea se va face numai o mențiune despre atașarea pieselor la ordonanța anterioară, de factura furnizorului pentru cheltueli de medicamente, spese de porturi și de manipulații și uniforme, iar pentru repartizarea fondului pentru deschidere de credite suplimentare și extra-ordinare se întocmește un tablou arătând articolele care au fost alimentate și împreună cu copiile deciziunilor direcțiunei sau ministerului lucrărilor publice, pentru deschiderea creditelor, se înaintează înaltei Curți de conturi.

Operațiuni de tesaurărie, piese justificative

Debit

Contul fondului de

aprovizionare

Ordonanțele de plată însoțite de facturi, procese-verbale de primire, copii certificate de comandă sau contract pentru materialele vârsate cu valoare către fondul de aprovizionare, ordonanțe de înregistrare cu conturile respective însoțite de bonurile de cerere și de vârsare, cele două din urmă se vor trimite Curței numai la cerere. Pentru prisosuri ordonanțe de înregistrare însoțite de actele justificative.

Contul fondului de asigurare	{	Ordonanțe de plată sau ordonanțe de înregistrare însoțite de copii certificate ale deciziunilor direcțiunei sau ministerului lucrărilor publice, eventual alte acte constatătoare.
Contul fondului de retragere	{	Ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare.
Credit	{	Pentru materiale predate spre consumație :
Contul fondului de aprovizionare	{	Ordonanțe de înregistrare însoțite de conturi lunare și bonuri; aceste din urmă se vor trimite Curței numai la cerere, pentru material vândut, avize de primire cu copii certificate ale deciziunilor prin care s'a aprobat vânzarea; pentru lipsuri, ordonanțe de înregistrare însoțite de copii de pe deciziunile direcțiunei sau ministerului de lucrări publice.
Contul fondului de asigurare	{	Avize de primire, ordonanțe de înregistrare însoțite de recepisele Casei de depuneri sau Banca Națională; acestea din urmă se vor prezenta numai la cerere.
Contul fondului de retragere	{	Ordonanțe de înregistrare.
Debit	{	Ordonanțe de înregistrare a veniturilor brute
Venituri brute ale exploatărei	{	lunare întocmite de divizia de exploatare cu toate tablourile, anexe explicative.
Locul general de soldare	{	Ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare, actele pe baza căror s'a emis ordonanța de plată, (etc., etc.), sau ordonanțe de înregistrare, se vor înainta Curței numai la cerere.
Căi ferate străine	{	Ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare, actele respective de constatarea plăței se vor înainta Curței numai la cerere.
Restituiri de supra-taxă	{	Ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare, actele constatatoare se vor înainta Curței, după cerere.

Banca Națională	{	Ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare, actele pe baza căror s'au emis ordonanțele se vor înainta Curței numai la cerere.
Cont de cursuri și valute	{	Ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare.
Deburse	{	Ordonanțe de înregistrare, eventual însoțite de ordine de descărcare ale direcțiunei.
Ramburse	{	Ordonanțele de înregistrare, însoțite de chitanțele asupra ramburselor plătite sau ordinele descărcătoare ale direcțiunei.
Depozit de francare	{	Ordin de înregistrare însoțit de notele de francare regulate.
Hârtii de valoare	{	Recapitulațiile hârtiilor de valoare vărsate de agenți.
Patente și zecimi	{	Ordonanțe de înregistrare însoțite de rețipisele casierului central al tesaurului public.
Credit		
Venituri brute ale exploatărei	{	Borderou de vărsare ale agențiilor și borderouri recapitulative ale serviciului de exploatare.
Locul general de soldare	{	Avize de primire, ordonanțe de înregistrare, actele pe baza căror se emit avizele de primire și se întocmesc ordonanțele de înregistrare se vor înainta Curței numai după cerere.
Căi ferate străine	{	Aviz de primire, ordonanțe de înregistrare, actele respective de constatarea venitului se vor înainta Curței numai la cerere.
Restituiri de suprataxe	{	Ordonanțe de înregistrare.
Banca Națională	{	Avize de primire, eventual ordonanță de înregistrare însoțită de conturile respective; cele din urmă se vor înainta Curței numai după cerere.
Cont de cursuri și valute	{	Avize de primire, ordonanțe de înregistrare.

Deburse	{	Ordonanțe de înregistrare, eventual însoțite de ordine descărcătoare ale direcțiunei.
Ramburse	{	Ordonanțe de înregistrare.
Depozit de francare	{	Ordonanțe de înregistrare.
Hârtii de valoare	{	Ordonanțe de înregistrare.
Patente și zecimi	{	Avize de primire, ordonanțe de înregistrare.
Debit	{	
Taxe de înregistrare	{	Idem.
Diverși (pro)	{	Ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare.
Plăți neefectuate (rest)	{	Idem.
Rețineri pentru fondul de pensii al Statului	{	Ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare.
Cont general de avans	{	Ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare, liste de plată.
Cont general de efecte	{	Ordonanțe de înregistrare.
Efecte la Casa de depuneri	{	Idem.
Garanții numerar	{	Ordonanțe de plată, ordonanțe de înregistrare.
Garanții efecte	{	Ordonanțe de înregistrare.
Cecuri vamale	{	Ordonanțe de plată, însoțite de cecurile achitate.
Contul tesaurului public	{	Ordonanțe de plată, însoțite de recepisele casierului central al tesaurului public.
Creditori	{	Toate plățile efectuate prin casele agențiilor și Banca Națională, cu ordonanțe de plată, liste de plată, care au fost înregistrate în sarcina bugetului sau contului de tesaurărie, formează debitul contului creditor; ele fiind atașate la contul bugetar sau de tesaurărie nu pot fi atașate și aci.

Debitori

Toate avizele de primire, reținerile operate cu liste de plată sau apunamente și înregistrate în favoarea bugetului sau de tesaurărie formează debitul contului debitori.

Pieseile sunt atașate la contul bugetar sau tesaurărie respectiv.

Credit

Taxe de înregistrare

Idem.

Diverși (pro)

Avize de primire, ordonanțe de înregistrare.

Plăți neefectuate
(rest)

Idem.

Rețineri pentru
fondul de pensii al
Statului

Avize de primire, liste de plată și de apunamente.

Cont general de
avans

Avize de primire, ordonanțe de înregistrare.

Cont general de
efecte

Ordonanțe de înregistrare.

Efecte la Casa de
depuneri

Idem.

Garanții numerar

Avize de primire, ordonanțe de înregistrare.

Garanții efecte

Ordonanțe de înregistrare.

Cecuri vamale

Avize de primire, ordonanțe de înregistrare.

Contul tesarului
public

Ordonanțe de înregistrare.

Toate ordonanțele de plată, listele de plată înregistrate în sarcina bugetului sau de tesaurărie, formează actele justificative ale acestui cont. Ele sunt atașate la conturile de exploatare sau de tesaurărie, prin urmare nu pot fi atașate aci.

Creditori

După încasare toate avizele de primire, reținerile operate prin liste de plată și apunamente cari au fost înregistrate în favorul bugetului sau contului de tesaurărie, formează creditul contului debitor. Pieseile justificative sunt atașate la contul bugetar sau de tesaurărie respectiv.

Debitori

Pentru ordonanțele de plată și avizele de primire înregistrate în creditori și debitori care la închiderea exercițiului au rămas neefectuate, se va face și înainta Curței un tablou specificativ de numărul și suma fiecărei pozițiuni, făcându-se și adnotația cuvenită în conturile respective, rămânând ca acele piese să fie înaintate Curței după achitarea cu rapoarte speciale.

CAPITOLUL VI

Atribuțiunile diviziei administrative

Atribuțiuni generale

Art. 135. — Atribuțiunile generale ale acestei divizii sunt:

Conducerea și supravegherea registraturii, arhivei, personalului, controlului ordonanțării și contabilității.

Șeful diviziei repartizează lucrările pe biurouri, înființează registrele necesare, face formalitățile de numire, înaintări și depărțări din serviciu, îngrijește a se face plățile la timp, a se ține scriptele la curent și păstrează contractele originale ale direcțiunii până la expirarea lor, după care le va depune în arhiva serviciului, și în fine urmărește aplicarea în biourourile diviziei administrative a dispozițiilor acestui regulament și orice alte deciziuni sau ordine de serviciu ce se dau de direcțiune.

Atribuțiunile speciale ale biuroului registraturii și arhivei

Art. 136. — Registratorul primește și înregistrează actele și telegramele intrate, apoi le prezintă directorului, care le repartizează pe divizii. Registratura remite diviziilor actele repartizate, expediază corespondența în relațiile exterioare ale serviciului și urmărește după evidența înregistrărilor rezolvarea actelor în conformitate cu instrucțiunile ce are.

Arhivarul conservă dosarele cu actele care fiind definitiv rezolvate îi sunt date spre păstrare de divizii.

Corespondența de ori ce natură expediată de administrația centrală este semnată de directorul serviciului și în lipsă de sub-director.

Directorul determină natura chestiunilor care pot fi direct rezolvate și semnate de către sub-director și șefii cari conduc diviziile. Actele semnate de director sau sub-director sunt contra semnate de șeful diviziei.

Atribuțiunile speciale ale biuroului personalului

Art. 137. — Intocmirea listelor pentru plata personalului serviciului central, verificarea tuturilor listelor de plată, ținerea evidenței mișcării și drepturilor de plată întregului personal.

Lichidarea plăților personalului. Facerea formalităților pentru numiri, înaintări, mutări sau depărtări din serviciu.

Pentru personalul participant la casele de pensiuni ale Statului sau ale ministerului se țin partide nominale ale întregului personal, în aceste partide se trec în rezumat toate mutațiile dela angajare până la retragere sau depărtare din serviciu.

Registrelle stabilite în acest scop pot fi anuale sau pe perioade de mai mulți ani.

Pentru fiecare funcționar se ține un tablou de serviciu care se întocmește la angajarea sa și conține arătări, dovedite cu acte, asupra stărei civile, studiilor, ocupațiilor anterioare, etc., precum și toate mișcările lui în timpul serviciului, cum înaintări, concedii, pedepse, etc.

Lichidarea apunamentelor se face prin liste de apunamente și plata pe formularele întocmite de serviciu.

Atribuțiunile speciale ale biuroului de control și ordonanțare

Art. 138. — Verificarea actelor de plată trimise spre ordonanțare. Emiterea ordonanțelor de plată și înregistrare, ținerea scriptelor de trebuință și orice lucrări privitoare acestei ramuri de serviciu.

Biurul de ordonanțare este răspunzător numai de ordonanțarea plăților la care trebuie să observe dacă mai sunt fonduri disponibile la articolele referitoare și dacă sunt îndeplinite toate formalitățile prescise prin acest regulament.

Actele de plată se vor trimite biuroului de ordonanțare spre lichidare completate cu aprobările necesare și toate formele prescise prin acest regulament de către diviziile respective.

Aprobările se dau de directorul sau sub-directorul serviciului în limitele puterilor ce li se determină prin acest regulament, chiar pe actele pe cari se fac lucrările de lichidare.

Pentru cheltuelile pentru cari nu s'ar putea produce piesele justificative, aprobările se vor da pe referate întocmite de diviziile în resortul cărora ar cădea acele cheltueli.

Atribuțiunile speciale ale biuroului de contabilitate

Art. 139. — Ținerea scriptelor, facerea bilanțului, justificarea către înalta Curte de conturi și orice lucrări referitoare la această ramură de serviciu

Verificarea și repartizarea veniturilor pe conturi și capitole budgetare se face de divizia de exploatare, iar biurul de contabilitate le înregistrează în scripte așa după cum i sunt specificate.

CAPITOLUL VII

Atribuțiunile diviziei de exploatare

Atribuțiuni generale

Art. 140. — Această divizie are ca atribuțiuni generale exploatarea vapoarelor și afretarea lor.

Elaborarea diverselor regulamente, convențiuni memorii, instrucțiuni etc.

Controlul veniturilor și cheltuelilor propriu zise de exploatare, mișcarea vapoarelor, confecționarea tarifelor, imprimatelor și biletelor de călătorie, publicitatea, statistica etc.

Mișcările vapoarelor și regulări de litigii în navigațiune.

Controlul agențiilor și reviziile de case.

Diviziei de exploatare mai incumbă studiarea piețelor române și străine unde S. M. R., are interese căutând a fi la curent cu concurența celor l'alte companii de navigațiune, pe liniile deservite de vapoarele S. M. R., propunând mijloacele necesare pentru evitarea acestei concurențe.

Atribuțiunile speciale ale biuroului de exploatare

Art. 141. — Alcătuirea tarifelor locale, combinate cu C. F. R., și internaționale.

Confecționarea, ținerea evidenței, păstrarea și ținerea imprimatelor necesare exploatărei și al biletelor de călătorie, livretele combinabile, etc., la agențiile S. M. R. la biurourile de călătorie etc., inspectarea și controlul agențiilor S. M. R. atât în țară cât și în străinătate, având îndatorirea de a controla executarea și apli-

careea întocmai a diferitelor ordine, instrucțiuni, convențiuni, regulamente, tarife, etc.

Revizia periodică a caselor agențiilor cel puțin de 3 ori pe an.
Controlul diferitelor operațiuni comerciale la bordul vaselor.

Asigurarea mărfurilor, elaborarea contractelor cu societățile de asigurare.

Regularea diferitelor litigii de navigațiune provenind din înămoliri, abordaje, etc.

Stabilirea itinerariilor vapoarelor și tot ce privește mișcarea lor ca tehnică de navigațiune și din punctul de vedere comercial.

Atribuțiunile biuroului de control al cheltuelilor

Art. 142. — Verificarea, controlul, decontarea și întocmirea actelor verificatoare, la ordonanțarea și înregistrarea tutulor cheltuelilor de porturi, de manipularea mărfurilor, al cheltuelilor agențiilor în legătură cu traficul de călători și mărfuri, precum și ale restaurantelor vapoarelor de călători.

Trimiterea la plată sau înregistrare în sarcina capitolelor bugetare sau conturilor curente, a actelor justificative de cheltueli.

Rezolvarea reclamațiunilor de orice natură privind exploatarea.

Atribuțiunile biuroului de control al veniturilor

Art. 143. — Verificarea, controlul și întocmirea actelor referitoare la înregistrarea veniturilor din toate traficurile de călători, mărfuri, bagaje, postă, restaurante, etc.

Ținerea evidenței veniturilor pe capitole bugetare, pentru a se da seamă în orice moment de veniturile realizate în raport cu prevederile bugetare.

Intocmirea ordonanțelor de înregistrarea veniturilor.

Decontarea taxelor creditate de alte autorități și vice-versa.
Restituirea asupra taxelor percepute și constatarea refacțiilor.

Atribuțiunile biuroului de statistică și publicitate

Art. 144. — Intocmirea statisticei generale atât a veniturilor cât și a cheltuelilor întregului serviciu după datele culese de la diviziile respective.

Publicitatea în genere a serviciului, convențiunile și contractele referitoare, etc.

Traficurile combinate cu C. F. R.

Art. 145. — Diviziei de exploatare incumbă toate relațiunile de ordin comercial cu C. F. R. precum alcătuirea tarifelor de călători, bagaje și mărfuri, combinate și internaționale, stabilirea sumelor cuvenite administrațiunei din vânzarea biletelor combinate cu C. F. R. a mărfurilor expediate, în traficurile combinate a bagagelor și în general a orice sume de primit de la sau de plătit C. F. R., rezultând din diferite traficuri¹.

Stabilirea părților aferente cuvenite administrațiilor C. F. R. și S. M. R. pentru traficurile de mărfuri, călători și bagaje se va face la finele fiecărei luni expirate.

Fiecare din administrațiile C. F. R. și S. M. R. stabilește tabloul său după elementele ce posedă, iar controlarea cifrelor se va face la finele lunii în mod contradictoriu.

Soldul creditor ce ar rezulta în favoarea unei plăți se va vărsa în numerar celeilalte, prin intermediul Băncii Naționale din București.

Traficuri combinate cu căile ferate străine

Art. 146. — Cât timp S. M. R. nu face parte directă din Uniunea căilor ferate germane, C. F. R. continuă a fi față de Uniune administrațiunea girantă, prevăzând S. M. R. în toate convențiunile ca o prelungire a liniilor ferate române și apărând interesele sale.

Chiar la o eventuală intrare directă a S. M. R. în uniunea căilor ferate germane, C. F. R. vor susține interesele sale la diferite conferințe, precum și apăra și reprezenta S. M. R. față de toate C. F. sau alte instituțiuni de transport nefăcând parte din Uniune.

De asemenea C. F. R. nu vor încheia cu vre-o instituțiune de transport convențiuni după urma cărora interesele S. M. R. ar putea fi jignite și desvoltarea sa împedicată.

În toate relațiunile mai sus menționate C. F. R. vor lucra în comun acord cu S. M. R.

CAPITOLUL VIII

Atribuțiunile diviziei tehnice

Atribuțiuni generale

Art. 147. — Atribuțiunile generale ale diviziei tehnice sunt:

Conducerea și supravegherea biroului tehnic și a biroului de materiale;

Șeful diviziei repartizează lucrările pe birouri;

Intocmește proiectele, programele și caietele de sarcini pentru comenzi de vapoare și supraveghează construcțiunea lor;

Intocmește caietele de sarcini, licitațiunile relative la aprovizionări de materiale pentru magazii, depozite și vapoare și contractele respective.

Aprovizionează magaziiile, depozitele, administrația centrală, inspectoratul și agențiile cu diferite materiale din comerț pe bază de aprobări.

Controlează indocările și reparațiunile de orice natură ce s'ar efectua la vapoare, fie în țară sau străinătate. ;

Face comenzile obiectelor și pieselor pentru mașinile și clădirile vapoarelor, cum și pentru instalațiunile dela uscat ;

Intocmește sau controlează devizele pentru lucrările de orice natură s'ar executa la vapoare, fie în țară sau străinătate ;

Intocmește contractele pentru închirierea localurilor, depositelor, magaziiilor necesare serviciului ;

Ingrijește de museul de materiale, de arhivă de planuri și bibliotecă ;

Propune diferite transformări ce crede trebuincioase a se face pe vapoare la mașini, căldări sau corpul vasului, cum și la deosebite instalațiuni dela uscat ;

Verifică și prezintă direcțiunei spre a hotărî, toate cererile și propunerile inspectoratului, cum și ale agenților relative la reparațiuni, aprovizionări de materiale consumabile și de inventar și în fine pentru orice chestiune tehnică de orice natură care privește această divizie ;

Ține evidența sumelor angajate din capitolele și articolele bugetare care primesc această diviziune ;

Face scontarea diferitelor materiale aflate în magazii și depozite la 31 Martie al fiecărui an de exercițiu și inopinat ori de câte ori se va crede de trebuință ;

Controlează inventarele odată pe an la administrația centrală, inspectorat, agenții și vapoare.

Pregătește actele trebuincioase pentru închiderea exercițiilor întru aceiace privește diferitele cheltueli sau aprovizionări ce cad în atribuțiunile acestei diviziuni, cum și soldarea Ct. Gl. de aprovizionare și a diferitelor conturi.

Specifică contabilității capitolele budgetare, contul general de aprovizionare sau diferitele conturi unde trebuiesc decontate toate cheltuelile privind această diviziune.

Atribuțiunile speciale ale biuroului tehnic

Art. 148. — Pe lângă lucrările ce îi vor fi desemnate din atribuțiunile generale ale diviziei tehnice, biurul tehnic mai are următoarele atribuțiuni speciale :

Intocmește și ține la curent memoriul fiecărui vapor în parte, în care se coprinde toate datele relative la construcția corpului mașinelor, căldărilor, precum și ale diferitelor piese principale.

Tot în acest memoriu se înscrie capacitatea magaziiilor, a buncherilor de cărbuni, puterea mașinelor, consumațiunea de cărbuni, sistemul vinciurilor, iuțeala vasului, într'un cuvânt aceste memorii trebuie să cuprindă date relative la tot ce privește partea tehnică a vasului.

Ține evidența prin registre speciale pentru fiecare vapor în parte arătându-se datele indocărilor, reparațiunilor însemnate, precum : schimbarea tuburilor, căldărilor și condensoarelor, înlocuiri ale diferitelor piese la mașini sau alte părți ale vasului.

Tot în aceste registre se notează și datele când s'au făcut curățitul și vopsitul magaziiilor, buncheriilor, tancurilor și spălatul căldărilor.

Intocmește planuri care să servească la eventuale comenzi, pentru diferitele piese principale ale corpului mașinelor și căldărilor vaselor, cum și pentru instalațiunile dela uscat.

Intocmește statistici pentru fiecare vapor în parte, în care să se arate consumațiunile medii (pe milă de mers), de cărbuni, păcură,

ulei, și în general pentru principalele materiale consumabile, cum și pentru garnituri.

Verifică facturile diferiților furnisori, pentru toate materialele și lucrările cari decurg din atribuțiunile generale și speciale ce le sunt încredințate, recomandându-le contabilităței spre ordonanțare sau înregistrare.

Atribuțiunile speciale ale biuroului de materiale

Art. 149. — Pe lângă lucrările ce'i vor fi desemnate din atribuțiunile generale ale diviziei tehnice, biurul de materiale mai are și următoarele atribuțiuni speciale.

Ține registrele pentru evidența tuturor materialelor cu care se aprovizionează magasia inspectoratului și depozitele S. M. R.

Ține evidența tuturor obiectelor de inventar cu care se aprovizionează serviciul central, inspectoratul, depozitele, agențiile și vapoarele.

Verifică conturile magaziei și depozitele pentru materialele liberate în baza de acte justificative recomandându-le contabilităței spre plată.

Verifică conturile înaintate de inspectorat, agenții și vapoare pentru cheltuelile făcute pe baza actelor justificative sau a ordinelor aprobatoare relativ la acele cheltueli care cad în atribuțiunile diviziei tehnice.

Ține evidența mandatelor de transport pe C. F. R. având îndatorire a cere direcțiunei generale C. F. R., mandatele necesare.

Urmărește încasarea sumelor datorite de diferite autorități pentru materialele liberate din magazinele și depozitele serviciului.

Verifică facturile diferiților furnisori pentru toate materialele și lucrările care decurg din atribuțiunile generale și speciale ce-i sunt încredințate, recomandându-le contabilităței spre ordonanțare sau înregistrare.

CAPITOLUL IX

Atribuțiunile serviciilor exterioare

Inspectoratul vapoarelor

Atribuțiuni generale

Art. 150. — Aceste atribuțiuni se îndeplinesc de inspectorul vapoarelor ajutat de inspectorul de mașini, agentul din Constanța

de șefii biuroului de personal și subsistență, al depozitelor de carbuni și păcură, precum și al magaziei de materiale din Constanța.

Ele sunt :

Să asigure mersul regulat al vapoarelor postale și de mărfuri.

Să îndeplinească vapoarele S. M. R. cu materiale necesare la întreținere și la consumația mașinelor.

Să controleze întrebuințarea judicioasă și economică a materialelor distribuite vapoarelor.

Să armeze vapoarele cu personalul inferior sub rezerva aprobării direcțiunii și în conformitate cu prescripțiunile prezentului regulament.

Să controleze hrana și tratamentul călătorilor și echipagelor, veghind ca cheltuelile făcute să nu întrecă alocațiile și taxele fixate.

Să controleze încasările făcute de casierul agenției Constanța și toate încasările făcute pe vapoare.

Primește garanțiile personalului și varsă sumele administrației financiare.

Controlează operațiunile de mărfuri ale agenției și vapoarelor la Constanța.

Pentru plata cheltuelilor făcute cu operațiile de încărcarea și descărcarea mărfurilor, cheltuelile mărunte ale agenției, transporturi de materiale și altele, inspectorul ține o casă de regie care este fixată de direcție și e răspunzător de valoarea ei.

Inspectorul comunică comandanților vapoarelor toate regulamentele, instrucțiunile și ordinele direcțiunii care-i privește, veghiând asupra executărei lor.

Inspectorul nu permite nici o schimbare în itinerariul vapoarelor fără ordine speciale ale direcțiunii.

Inspectorul nu permite vapoarelor schimbări, instalațiuni și reparațiuni care nu sunt trebuincioase sau care nu sunt aprobate de direcțiune.

Înainte de plecarea sau intrarea în curse a fiecărui vapor el face un control al bunei stări a vaporului din toate punctele de vedere, raportând direcțiunii când e necesar a se lua vre-o măsură ce iese din atribuțiunile inspectoratului.

La vapoarele postale examinează cu atențiune și bună stare a restaurantelor, băilor și closetelor.

Pentru a controla buna hrană și confortul călătorilor va putea face când crede de trebuință și cu autorizarea direcțiunei o călătorie cu vapoarele postale.

Verifică cel puțin de 2 ori pe an casele de regie ale vapoarelor încheind un proces-verbal și înaintându-l direcțiunei.

Controlul mașinelor și căldărilor

Art. 151. — Controlul mașinelor și căldărilor se face de inspectorul de mașini care e răspunzător de bună și sigura funcționare a acestor aparate pe toate vapoarele și instalațiunile aparținând S. M. R.

Inspectorul de mașini la sosirea fie-cărui vapor examinează starea mașinelor și căldărilor, stabilind reparațiile și responsabilitățile la nevoie și înaintează raport detaliat direcțiunei prin inspectoratul S. M. R., care se asigură de arătările acestui raport.

Inspectorul de mașini supraveghează efectuarea curățirii căldărilor și reparațiunile mașinelor, fiind răspunzător de buna lor executare ca material și ca funcționare.

La sosirea fiecărui vapor, inspectorul de mașini examinează raportul de parcurs și diagramele scoase de timpul mersului și raportează asupra economicei întrebuințări a combustibilului și materialelor de uns, constatând *economia realizată* prin bună regulare a mașinei și arderei desăvârșită a combustibilului.

Inspectorul de mașini are sub ordinele sale directe personalul trebuincios pentru controlul căldărilor, mașinelor și instalațiunilor electrice ale vapoarelor.

Inspectorul de mașini înlocuește pe inspectorul vapoarelor S. M. R. ori de câte ori acesta lipsește în toate atribuțiunile sale, afară de ale agenției

Agenți

Art. 152. — Serviciul maritim român are trei feluri de agenți și anume:

- 1) Agenți proprii de carieră;
- 2) Agenți comerciali, și
- 3) Agenți administrativi atașați pe lângă agenții comerciali.

Agenți de carieră

Art. 153. — Atribuțiunile agenților de carieră constă în prima

linie din aducerea întocmai la îndeplinire a tuturor dispozițiilor ce decurg din aplicarea regulamentelor, instrucțiunilor, circularilor, ordinelor de serviciu, convențiilor, etc.

Ei au îndatorirea de a îngriji să găsească caricul trebuincios vaselor, călători, bagaje etc., a fixa navlurile în limitele date de direcțiune, a veghea la încasarea tuturilor veniturilor datorite administrațiunei.

Ei țin în curent administrațiunea centrală cu tot ce o interesează atât din punctul de vedere administrativ, cât și din cel comercial.

Sunt obligați a studia piața unde-și are sediul agenția și a aviza în limitele instrucțiunilor ce au la măsurile cele mai nemerite pentru apărarea intereselor administrațiunei și mărirea veniturilor.

Ei au îndatorirea de a instrui personalul subordonat lor de a-l forma și de a veghea ca el să-și facă conștiincios și regulat datoriile ce incumbă.

În cazul când nu sunt ei casieri de fapt și deci au sub ordinele lor un casier titular și independent de reviziile și controalele incumbând administrațiunei centrale, agentul îl controlează cel puțin odată pe lună, însă la epoci nehotărâte.

Controlul se face verificându-i conturile, exactitatea lor, socotindu-i numerariul și hârtiele de valoare, imprimatele strict socotite și stocul de bilete.

De rezultatul reviziei făcute, întocmește un proces-verbal în dublu exemplar, pe care îl semnează împreună cu casierul; un exemplar rămâne casierului iar al doilea se înaintează direcțiunei.

Agenții răspund de buna păstrare și paza mărfurilor depozitate în magaziile, curțile sau locurile de depozite ale agențiilor.

Ei mai veghiază ca sumele de bani, ce conform instrucțiunilor urmează a se vărsa administrațiunei, să fie la timp și regulat vărsate.

Într'un cuvânt ei sunt organul executiv al administrației și reprezentanții direcți și răspunzători în portul unde își au sediul.

Agentul din Constanța

Art. 154. — În Constanța aceste atribuțiuni le are inspectorul vapoarelor, care le poate delega agentului,

Atribuțiunile agenților Comerciali

Art. 155. — Sunt cele prevăzute în contractele sau convențiunile pe baza cărora li se încredințează această funcțiune.

Agenții comerciali răspund și de gestiunea bănească.

Atribuțiunile agenților administrativi

Art. 156. — Atașatii pe lângă agenții comerciali sunt datori de a veghea pe lângă aceștia la stricta aducere la îndeplinire a tuturor ordinelor, instrucțiunilor, convențiunilor, etc.

Ei fac ca toate actele de venituri sau de cheltueli să se întocmească conform normelor prescrise pentru aceasta și au îndatorirea de a se încredința ca aceste acte să fie întocmite în conformitate cu legea de contabilitate.

Ei nu au dreptul de a manipula banii administrațiunei, afară de cazurile când s'ar prescrie aceasta prin contractele sau convențiunile ce avem cu agenții comerciali.

Ei conlucrează paralel cu agenții comerciali pentru apărarea intereselor administrațiunei, fără a putea depăși atribuțiunile și autoritatea acestora cărora sunt subordonați.

Ei sunt obligați a aduce la cunoștința administrațiunei tot ce o interesează și este de natură a-i apăra interesele materiale și morale.

Atribuțiunile și îndatoririle organelor S. M. R. făcând funcțiunea de casier și în general a tuturilor mânuitorilor de bani

Art. 157. — Orice funcționar al S. M. R., fie că are un anumit decret de numire de casier titular, fie că îndeplinește această funcțiune prin delegație, fie că are un ordin verbal de a incasa sau plăti anume sume de bani, este răspunzător de toate sumele incasate sau plătite.

Nici un funcționar al S. M. R., fie titular casier, fie că îndeplinește această funcțiune prin delegație sau în urma unor ordine, instrucțiuni, etc., nu-și micșorează întru nimic răspunderea sa, pentru cazul când ar încredința subalternilor sau oricărui alt organ străin sau aparținând administrațiunei sume de bani a căror manipulațiune îi incumbă lui.

Casierii titulari, agenții, sub-agenții sau oficerii de vase îndepli-

nind funcțiunea de casier, manipulant sau controlor, intendenții, telegrafisții și toți acei căror prin natura serviciului le incumbă atribuțiunea de a incasa suma de bani datorite administrațiunei, răspund de aplicarea tarifelor și de diferențele de taxe ce ar fi incasat mai puțin.

Pentru orice bani incasați în contul veniturilor administrației de funcționarii autorizați la aceasta, se va libera neapărat bilete, tichete, manifeste suplimentare, sau chitanțe pe formularele întocmite sau autorizate de direcțiune, sub pedeapsă de destituire, fără prejudiciul de urmărire pentru sumele ce ar datora.

Ei sunt răspunzători de valoarea tuturilor biletelor de carton, livrete cu cupoanele sau livrete combinabile de ducere și întoarcere. cupoane sau bilete pentru hrană încredințate lor spre vânzare și în general orice legitimațiune de călătorie sau hrană.

Pe măsură ce vine din aceste legitimațiuni, casieri debitează gestiunea casei cu valoarea lor.

Vărsarea sumelor incasate de mânuitorii de bani

Art. 158. — Manipulanții vapoarelor și în general toți mânuitorii de bani, însă cari nu au autorizație de a păstra banii incasați, vor vărsa sumele percepute casierului din Constanța, dacă nu sunt alte dispozițiuni contrarii.

Vărsările veniturilor restaurantelor se vor face numai de intendenții cari centralizează după o prealabilă verificare sumele percepute dela personalul de restaurante însărcinat cu incasările.

Casierul din Constanța are îndatorirea de a cere să i se verse la sosirea vasului în port toate sumele de bani percepute pe bordul vaselor fie direct de ofițerii manipulanți ai vapoarelor, fie de intendenții, telegrafisți și în genere de la toți mânuitorii de bani neautORIZAȚI de a păstra fondurile incasate.

La fiecare vărsare casierul vizează ultimul manifest suplimentar din carnetul de manifeste al ofițerului manipulant și ultimul cotor de condică de recepise ale telegrafistului, asigurându-se că suma vărsată corespunde cu totalul sumelor din manifestele și recepisele liberate iar la vărsările din restaurante vizează contul întocmit și verificat de intendent, a cărui total trebuie să corespundă cu vărsarea.

Plata cheltuelilor din sumele încasate și vărsarea soldului

Art. 159. — Din veniturile încasate la fiecare călătorie a vapoarelor liniilor postale, agenții din străinătate și casierul din Constanța plătesc cheltuelile pentru care au autorizație și rambursele care privesc acea călătorie, sau cele rămase neachitate la călătoria anterioară, iar soldul în numerar, împreună cu actele justificative se varsă cel mai târziu la călătoria următoare, după normele prescrise în instrucțiunile speciale.

Rezumatele de călătorie referitoare la fiecare cursă a vaporului se vor debita cu veniturile încasate și credita cu cheltuelile efectuate și cu numerariul vărsat.

Actele justificative ale veniturilor și cheltuelilor se anexează la aceste rezumate.

Agenții nu se consideră descărcați de gestiunea lor de cât după verificarea de direcțiune a rezumatelor și actelor însoțitoare și după primirea ordinului de descărcarea gestiunii pe o lună.

Ministrul lucrărilor publice,

Ion C. Grădișteanu.

CAILE FERATE ROMANE

Situațiunea veniturilor provizorii pentru toate liniile căilor ferate române pe luna Martie 1905/906, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1904/905 și 1903/904

ANUL	LUNA	Lungimea liniilor în kilo- metri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE								TOTALUL VENITURILOR	
			Călători		Bagaje		Mărfuri de iuteală					
							Mare		Mică			
			Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
1903/904 . . .	Martie	3.178	1.517.657	—	33.889	—	108.173	—	2.602.677	—	4.262.396	—
1904/905 . . .			1.556.047	—	31.923	—	106.904	—	2.603.975	—	4.298.849	—
1905/906			1.874.040	—	39.981	—	256.782	—	3.728.468	—	5.899.271	—
1903/904 . . .	Luna Martie din		+ 356.383		+ 6.092		+ 148.609		+ 1.125.791		+ 1.636.875	
1904/905 . . .	anul 1905/906 prezintă		+ 317.993		+ 8.058		+ 149.878		+ 1.124.493		+ 1.600.422	
	o diferență de:											

RECAPITULATIUNEA

veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Martie

1903/904 . . .	De la 1 Aprilie	} 3.178	19.454.200	—	590.630	—	1.530.836	—	37.142.382	—	58.718.048	—				
1904/905 . . .	până la		19.098.253	—	586.618	—	1.461.582	—	30.991.583	—	52.138.036	—				
1905/906 . . .	28 Martie		22.168.058	—	661.761	—	2.245.423	—	42.954.219	—	68.029.461	—				
Veniturile de la 1 Aprilie																
1903/904 . . .	până la 31 Martie		+ 2.713.858	—	+	71.131	—	+	714.587	—	+	5.811.837	—	+	9.311.413	—
1904/905 . . .	1905/906 prezintă o		+ 3.069.805	—	+	75.143	—	+	783.841	—	+	11.962.636	—	+	15.891.425	—
	diferență de:															

TABELA VENITURILOR LUNARE

LUNA	1903—904	1904—905	1905—906	LUNA	1903—904	1904—905	1905—906
	Lei	Lei	Lei		Lei	Lei	Lei
Aprilie	4.235.456	4.266.697	4.329.529	Octombre	5.980.325	5.164.577	6.484.900
Mai	4.810.066	4.606.500	4.821.090	Noembre	5.926.547	4.334.723	6.780.456
Iunie	4.157.294	4.273.851	4.748.849	Decembre	4.703.972	4.117.558	6.104.527
Iulie	4.860.662	4.673.889	5.983.120	Ianuarie	3.185.508	2.724.186	4.330.746
August	6.441.438	5.626.827	6.696.102	Februarie	3.667.333	3.038.441	4.549.561
Septembre	6.487.051	5.011.938	7.301.310	Martie	4.262.396	4.298.849	5.899.271

VENITURILE DOCURILOR

Situația încasărilor de la 1 până la 31 Martie 1906

Anul	L U N A	Galați lei	Brăila lei	TOTAL	TABELA VENITURILOR LUNARE			
					L U N A	1903—1904 lei	1904—1905 lei	1905—1906 lei
1903/4	Martie	121.582	71.128	192.710	Aprilie . . .	134.278	120.395	84.819
1904/5		69.361	36.307	105.668	Maiu . . .	172.830	172.310	181.314
1905/6		103.292	55.267	158.559	Iunie . . .	178.859	188.411	142.247
RECAPITULAȚIUNEA					Iulie . . .	131.965	228.617	165.360
veniturilor comparative totale de la 1 Aprilie până la					August . . .	149.519	170.718	183.738
finele lunii Martie 1906					Septembre .	168.613	195.207	216.945
					Octombrie .	160.564	139.430	219.836
					Noembrie . .	217.573	178.458	281.357
					Decembre .	242.292	151.061	253.666
1903/4	De la 1 Aprilie	979.953	819.481	1.799.434	Ianuarie . .	11.634	53.149	79.304
1904/5	până la	1.058.543	690.217	1.748.760	Februarie .	38.597	36.750	55.961
1905/6	31 Martie	1.227.872	795.234	2.023.106	Martie . . .	192.710	114.254	158.559
1903/4	Venit. de la 1	+	247.919	—				
	Aprilie la 31	—	—	24.247				
	Martie	—	—	—				
1904/5	prezintă o di-	+	169.329	105.017				
	ferență în:	—	—	—				

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ

PARTEA OFICIALĂ

PERSONAL

Mișcări în corpul tehnic

Prin decretul regal No. 1969 din 18 Maiu 1906, d-l Gallea Nicolae, actual sub-șef de serviciu în administrațiunea căilor ferate, și având în corpul tehnic gradul de inginer-șef clasa I dela 1897 Maiu 10, se înaintează, pe ziua de 10 Maiu 1906, la gradul de inginer-inspector general clasa II.

— Prin decretul regal No. 1970 din 18 Maiu 1906, sunt înaintați pe ziua de 10 Maiu 1906, următorii ingineri din cadrul ordinar și din cadrul detașat, după cum urmează :

a) La gradul de inginer-șef clasa I

(Urmare la decretul No. 1210 din 1 Aprilie 1904)

D. Ștefănescu Nicolae P., directorul navigațiunei fluviale din Galați, având gradul de inginer-șef clasa II dela 1902, Aprilie 1.

D. Stratilescu Grigore G., șef de biurou tehnic la căile ferate, având gradul de inginer-șef clasa II dela 1902, Aprilie 1.

D. Voiculescu Vasile, director de serviciu în minister, având gradul de inginer-șef clasa II dela 1902, Aprilie 1.

D. Petrescu Achil, sub-șef de serviciu la căile ferate, având gradul de inginer-șef clasa II dela 1899, Maiu 10.

D. Popescu Iosif, în serviciul regiei monopolurilor Statului, având gradul de inginer-șef clasa II dela 1899, Iunie 2.

D. Vineș Ioan, șeful serviciului tehnic al comunei Brăila, având gradul de inginer-șef clasa II dela 1899, Iunie 2.

b) La gradul de inginer-șef clasa II

(Urmare la decretul No. 2864 din 13 Maiu 1905)

D. Nicolescu George B., inspector de mișcare la căile ferate, având gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1902, Aprilie 1.

D. Tacu Dimitrie D., în serviciul regiei monopolurilor Statului, având gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1902, Aprilie 1.

D. Tzăpârdea Constantin, inginer-arhitect în serviciul episcopiei Madona-Dudu din Craiova, având gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1896, Aprilie 20.

D. Corban Chiriac, în serviciul ministerului cultelor și instrucțiunii publice, având gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1902, Aprilie 1.

D. Văleanu George, sub-șef de diviziune la căile ferate, având gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1902, Aprilie 1.

D. Ioviția Dimitrie, sub-șef de diviziune la căile ferate, având gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1897, Maiu 1.

— Prin decretul regal No. 1979 din 18 Maiu 1906, sunt înaintați, pe ziua de 10 Maiu 1906, următorii ingineri, atât din cadrul ordinar cât și din cadrul detașat, al căror nume urmează :

La gradul de inginer-ordinar clasa I

(Urmare la decretul No. 2865 din 13 Maiu 1905)

Intâiul rând la vechime

D. Budeanu Constantin S., în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1897, Maiu 10.

Intâiul rând la alegere

a) D. Altenliu Alexandru, șef de atelier la căile ferate, având gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1903, Iulie 1 ;

b) D. Puklicki Arthur, asistent la construcțiunea portului Constanța, având gradul de inginer ordinar clasa II dela 1903, Ianuarie 15.

Al doilea rând la vechime

D. Christodulo Ion Ath., șeful serviciului tehnic al comunei Ploești, având gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1895, Aprilie 1.

Al doilea rând la alegere

a) D. Opran Aureliu R., inginer-asistent la căile ferate, având gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1902, Aprilie 1 ;

b) D. Filitti Procopie C., asistent la construcțiunea portului Constanța, având gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1903, Iulie 1.

La gradul de inginer-ordinar clasa II

(Urmare la decretul No. 3888 din 12 Iulie 1905)

Intâiul rând la vechime

D. Petrescu Anastase, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1899, Maiu 10.

Intâiul rând la alegere

a) D. Bușilă Constantin, asistent la construcțiunea portului Constanța, având gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1903 Maiu 1.

b) D. Roșu Vasile, asistent la construcțiunea portului Constanța, având gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1899, Iulie 20.

Al doilea rând la vechime

D. Dumitrescu Constantin, în serviciul ministerului de domenii, având gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1899, Maiu 10.

Al doilea rând la alegere

a) Ștefănescu Eugen N., atașat la direcțiunea I din minister, având gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1900, Noembrie 15 ;

b) D. Nicolescu Christea B., asistent la căile ferate, având gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1902, Iunie 18.

Al treilea rând la vechime

D. Tocilescu Alexandru V., asistent la căile ferate, având gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1899, Iulie 20.

Al treilea rând la alegere

a) D. Toussaint Albert, asistent la serviciul idraulic, având gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1900, Aprilie 13 ;

b) D. Stroescu Marin, în serviciul tehnic al comunei București, având gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1900, Decembre 1.

Al patrulea rând la vechime

D. Naum Dimitrie, asistent la căile ferate, având gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1899, Iulie 20.

La gradul de inginer-ordinar clasa III

(Urmare la decretul No. 2867 din 13 Maiu 1905)

Intâiul rând la vechime

D. Beseriani George, asistent la căile ferate, având gradul de inginer-stagiar dela 1898, Iulie 1.

Intâiul rând la alegere

a) D. Bălănescu Nicolae, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de inginer-stagiar dela 1895, Aprilie 1;

b) Pastia Alexandru, în serviciul central de poduri și șosele, având gradul de inginer-stagiar dela 1899, Septembrie 3.

Al doilea rând la vechime

D. Teodorovici George C., inginer-ajutor la serviciul tehnic al comunei Brăila, având gradul de inginer-stagiar dela 1901, Aprilie 11.

— Prin decretul regal No. 1.978 din 18 Maiu 1906, sunt înaintați în grad, pe ziua de 10 Maiu 1906, următorii conducători din cadrul ordinar al corpului tehnic, al căror nume urmează:

a) **La gradul de conductor clasa I**

(Urmare la decretul No. 2.868 din 13 Maiu 1905)

Intâiul rând la vechime

D. Iliescu Constantin, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa II dela 1898, Aprilie 1.

Intâiul rând la alegere

a) D. Radu Apostol, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa II dela 1898, Aprilie 1;

b) D. Radulian Atanase, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa II dela 1898, Aprilie 1.

Al douilea rând la vechime

D. Enghel Andrei, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa II dela 1898, Aprilie 1.

Al douilea rând la alegere

a) D. Panaitescu Nicolae, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa II dela 1898, Aprilie 1;

b) Constantinescu Zenobie, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa II dela 1897, Maiu 1.

b) La gradul de conductor clasa II

Intâiul rând la alegere

a) D. Marius Constantin, în serviciul hydraulic, având gradul de conductor clasa III dela 1900, Iulie 1;

b) D. Iorgulescu Ștefan, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa III dela 1897, Iunie 16.

Intâiul rând la vechime

D. Savu Radu, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa III dela 1895, August 15.

Al douilea rând la alegere

a) D. Chiriac Petre, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa III dela 1900, Septembrie 1;

b) D. Chetoianu Nicolae, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa III dela 1902, Noembrie 1.

Al douilea rând la vechime

D. Cernea Nicolae, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa III dela 1896, Iunie 20.

Al treilea rând la alegere

a) D. Popa George M., în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa III dela 1898, Iulie 1;

b) D. Stănescu Oprea, în serviciul exterior de poduri și șosele, având gradul de conductor clasa III dela 1898, Iulie 1.

— Prin decretul regal No. 1803 din 9 Maiu 1906, d-l inginer-stagiar Constantin Minculescu, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut în cadrul de disponibilitate al aceluiași corp, pe ziua de 26 Aprilie 1906, când a demisionat din postul de inginer ce ocupa în serviciul tehnic al comunei Bacău.

— Prin decretul regal cu No. 1 804 din 9 Maiu 1906, d-l inginer-ordinar clasa II Constantin Uzescu, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, este rechemat în activitate în cadrul detașat al zisului corp, pe ziua de 17 Aprilie 1906, când a fost numit în postul de inginer șef al serviciului tehnic al comunei Constanța.

— Prin decretul regal cu No. 1.805 din 9 Maiu 1906, d-l inginer Ioan I. Arapu, absolvent cu diplomă al școalei centrale de arte și manufacturi din Paris, actualmente aflat în serviciul exterior de poduri și șosele, este admis, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal cu No. 1.840 din 15 Maiu 1906, d-l inginer Amedeu D. Ionescu, absolvent cu diplomă de inginer-mecanic dela facultatea tehnică de pe lângă Universitatea din Liège, și actualmente ocupând postul de director al școalei inferioare de meserii a comunei Brăila, este admis, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în cadrele corpului tehnic (cadrul detașat), cu gradul de inginer-ordinar cl. III, conform art. 5, 7 și 46 din legea de organizare a zisului corp.

— Prin decretul regal cu No. 1.842 din 15 Maiu 1906, d-l inginer-ordinar clasa III Dimitrie Mihăileanu, actualmente aflat în cadrul de activitate (cadrul detașat) al corpului tehnic, este trecut, prin suprimare de funcțiune, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în cadrul de disponibilitate al sus zisului corp.

— Prin decretul regal cu No. 1.844 din 15 Maiu 1906, d-l

Alexandru I. Manolescu, absolvent cu diplomă al secțiunii conducătorilor de pe lângă școala națională de poduri și șosele, este admis în cadrele corpului tehnic (cadrul detașat), cu gradul de conducător clasa III, conform art. 53, 46 și 60 din legea de organizare a acestui corp, pe ziua de 24 Aprilie 1906, când a fost numit în postul de conducător-desemnator în serviciul tehnic al comunei Turnu-Măgurele.

— Prin decretul regal cu No. 1.972 din 18 Maiu 1906, s'a aprobat jurnalul consiliului de miniștri No. 498 din 20 Martie a. c., prin care d-l conducător clasa III Grigore St. Ionescu, aflat în disponibilitate, este rechemat în activitate în cadrul detașat al corpului tehnic, conform art. 46 și 60 din legea de organizare a acestui corp, și confirmat în postul de conducător în serviciul tehnic al comunei Constanța.

— Prin decretul regal cu No. 2.015 din 19 Maiu 1906, d-l inginer-ordinar clasa II George I. Macri, aflat în cadrul ordinar al corpului tehnic, este trecut în cadrul de disponibilitate al aceleiași corp, pe ziua de 3/16 Decembrie 1905, când a fost suspendat din postul de sub-administrator al docurilor din Galați.

— Prin decretul regal cu No. 2.018 din 19 Maiu 1906, d-l inginer-șef clasa II Titus Cananău, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut în cadrul de disponibilitate al aceleiași corp, pe ziua de 18 Martie 1906, când a demisionat din postul de inginer șef al serviciului tehnic din comuna Constanța.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

REGULAMENTUL LEGEI DRUMURILOR

(Sanționat prin Înaltul decret regal cu No. 2085 din 23 Maiu 1906).

CAPITOLUL I

Dispozițiuni generale

Art. 1. (Art. 1 din lege). Toate drumurile sau căile de pe întregul teritoriu al țării, atât cele în ființă, cât și cele ce se vor deschide în viitor, se împart în patru categorii:

- a) Drumuri sau căi naționale;
- b) „ județene;
- c) „ vecinale;
- d) „ comunale.

Art. 2. (Art. 2 din lege). Căile naționale sunt acelea care, plecând din Capitala țării, se îndreptează către capitalele de județe, porturi mai de căpetenie, sau puncte de graniță mai însemnate și centre economice cu caracter de interes general.

Se înțelege prin centre economice cu caracter de interes general nu numai regiunile unde se fac exploatări industriale sau miniere, dar și ori-ce localități cari prin producțiunile sau situațiunea lor atrag o affluentă din țara întreagă.

Art 3. (Art. 3 din lege). Drumuri județene sunt acelea care pun în legătură directă: două sau mai multe capitale de județe, osebitele plăși ale unui județ cu capitala sa, sau care, plecând de la capitala județului, ajung la un port sau un punct de graniță.

Aceste drumuri încep și se sfârșesc la barierele comunelor urbane, capitale de județ, pe care le leagă. Ele își păstrează însă caracterul în străbaterea comunelor urbane nereședințe și a comunelor rurale.

Art. 4. (Art 4 din lege). Drumuri vicinale sunt acelea cari pun în legătură un număr oare-care de comune între ele, sau cu reședința plășei, sau cu o stațiune de căi ferate.

Drumurile vicinale străbat cu aceiași denumire comunele rurale, și în cazul când ajung la o comună urbană reședință, sau nereședință, se opresc la bariera ei.

Art. 5. (Art. 5 din lege). Drumuri comunale sunt acelea care se mărginesc pe teritoriul unei comune, precum sunt stradele din sate sau drumurile care leagă diferitele sate cu satul de reședință al comunei. Tot drumuri comunale sunt acelea cari leagă două comune megiașe între ele, sau o singură comună cu o stațiune de căi ferate. Drumurile de acces la gări, chiar când ele au fost construite de Stat. cu privilegiul facerii liniei ferate, se socotesc ca drumuri comunale în partea în care ele nu cad pe proprietatea administrațiunei căilor ferate.

Art 6. (Art. 6 din lege). Toate căile arătate la art. 1 fac parte

din domeniul public și astfel nu pot fi deschise sau închise de cât după prescripțiunile legii de față.

Art. 7. (Art. 7 din lege). Lărgimea drumurilor de deosebite categorii se hotărăște precum urmează.

a) Drumurile șoseluite, la punerea în aplicare a legii, vor păstra și în viitor lărgimea ce li sa dat după legea din 1868 și după art. 79 din legea de expropriere, adică: căile naționale vor păstra lărgimea de 26 metri, coprinzând partea împietruită sau pavată, acostamentele, șanțurile sau teșiturile și câte o zonă liberă pe fie-care parte pentru plantațiuni și deposite de materiale. Șoselele județene rămân cu lărgimea de 20 metri și cele vecinale cu cea de 15 metri în total;

b) De la punerea în aplicare a legii, lărgimea drumurilor coprinzând partea împietruită, acostamentele, șanțurile și zonele laterale, libere pentru plantațiuni și deposite, se statornicește de acum înainte după cnm urmează:

20 metri pentru șoselele naționale;

15 metri pentru șoselele județene;

12 " " cele vicinale, și minimum

10 " " șoselele comunale.

La aceste lărgimi, la caz de nevoie, se va adăoga lărgimea trebuincioasă pentru teșituri.

Art. 8. (Art. 7 din lege). Șoselele comunale, în traversarea satelor și stradelor din sate, care nu au actualmente lărgimea minimă de 10 metri, arătată mai sus, se vor aduce la lărgimea cerută treptat cu reclădirea caselor și cu refacerea împrejmuirilor.

În acest scop, primarii comunelor rurale nu vor da nici o autorizațiune de construcțiune de clădire sau de împrejmuire înainte ca linia, pe care se așează clădirea sau împrejmuirea, să fi fost determinată de serviciul tehnic al județului.

Art. 9. (Art. 8 din lege). Toate dependințele unui drum, de ori ce categorie, precum: poduri, apeduce, canale de corecțiune, ziduri de sprijinire, șanțuri, case de cantonieri, plantațiuni, pepiniere și podețe peste șanțuri, care dau acces drumurilor laterale, fac parte din acel drum și astfel se construiesc și se întrețin cu resursele afectate lui.

Art 10. (Art. 9 din lege). Ori-ce drum național urmează fără

întrerupere în străbaterea comunelor urbane și rurale și ca atare se întreține în toată întinderea cu mijloacele afectate lui.

Tot asemenea orice drum județean plecând dela bariera unei comune urbane de reședință, străbate fără întrerupere comunele rurale și urbane nereședinte și se întreține în toată întinderea cu mijloacele afectate lui.

Pentru părțile din șoselele naționale și județene aflate în străbaterea orașelor, (comune urbane pentru șoselele naționale și comune urbane nereședinte pentru șoselele județene), întreținerea se va face de Stat sau județ, în natură sau acordându-se comunei o subvențiune în bani, egală cu costul întreținerii aceleiași lungimi de drum șoseluit, și aceasta fie că drumul în străbaterea orașului ar fi pavat, fie că ar fi numai șoseluit.

Comunele, cărora li s'ar acorda de minister subvențiunea arătată mai sus, sunt datoare să dovedească ministerului la cerere, că fondurile care li s'au pus la dispozițiune au fost întrebuințate pentru întreținerea drumului în vederea căruia li s'a acordat.

Art. 11. (Art. 10 din lege). Clasarea căilor naționale se face prin decret regal, după propunerea ministerului de lucrări publice. Se socotește clasate prin chiar decretul regal care aprobă acest regulament șoselele naționale în ființă la promulgarea legii și care sunt trecute în tabloul anexat A.

Pentru fiecare din aceste șosele se va face un memoriu descriptiv, arătându-se punctul de unde pleacă, localitățile pe unde trece, punctul unde ajunge, precum și un plan de situație detaliat, în care se vor arăta, pe lângă lucrările de artă, clădirile, etc., ce se găsesc pe șosea, și proprietățile marginase pe o adâncime de 20 metri de o parte și de alta a șoselei, socotită dela limita proprietății.

Pentru clasarea șoselelor naționale care se vor face de aci înainte, se va proceda în modul următor :

După ce utilitatea șoselei va fi recunoscută de minister, se vor face studiile și proiectul lucrărilor de executat.

Raportul, ce va însoți decretul de clasare, se va întemeia pe un plan de situație și un memoriu întocmit după cum s'a arătat mai sus. Tot asemenea se va proceda când vre-una din șoselele existente de altă categorie se va transforma în șosea națională.

Art. 12. (Art. 10 din lege). Clasarea șoselelor județene se va

face prin decret regal, întocmai ca și pentru șoselele naționale. Pentru șoselele județene în ființă se va proceda în cel mai scurt timp la revizuirea și reclasarea lor conform legii.

Declasarea șoselelor naționale și județene se face prin decret regal. În cazul când ele trec într-o altă categorie, se vor îndeplini formalitățile pentru clasarea categoriei de drumuri în care se trec.

Art. 13. (Art. 10 din lege) Drumurile vicinale și comunale se vor clasa prin decisiune ministerială, după ce consiliile județene, pentru drumurile vicinale, și consiliile comunale, pentru drumurile comunale, vor fi recunoscut și votat utilitatea lor.

Clasarea se va face după aceleași norme arătate mai sus pentru șoselele naționale sau județene, adică după ce proiectul construcției sau transformării lor va fi fost alcătuit.

Declasarea șoselelor vicinale și comunale se va face prin decizie ministerială fără vre-o altă formalitate, afară numai dacă șoseaua declasată ar fi trecută în altă categorie, în care caz se vor îndeplini formalitățile cerute pentru categoria în care se trece.

Se va proceda în cel mai scurt timp la revizuirea și clasarea conform legii drumurilor din 1906 a tuturor șoselelor vicinale și comunale din țară, cu deosebire că formalitățile de recunoașterea utilității fiind odată îndeplinite la clasarea lor, conform legii dela 1868, nu se vor mai face din nou.

Art. 14. (Art. 11 din lege). Locul trebuincios pentru facerea din nou a unei căi șoseluite de orice categorie și a dependințelor ei, precum poduri, apărări, canale de derivație, ziduri de sprijinire, case de cantonieri, pepiniere, fântâni și puțuri, etc., care este destinată, a înlocui un drum natural public, se va lua fără despăgubire, lăsându-se proprietarilor în schimb drumul cel vechiu, pe care se făcea până acum comunicațiunea, oricare ar fi suprafața ce se ia și aceea ce se dă, dacă atât drumul cel vechiu, cât și cel nou cad pe aceeași proprietate și merg în aceeași direcțiune.

Dacă drumul ce se construiește din nou urmează pe aceeași proprietate întocmai traseul drumului ce se înlocuește, suplimentul de teren, trebuincios până la lărgimea prevăzută pentru categoria în care se clasează drumul cel nou, se va lua de la proprietar fără nici o despăgubire.

Dacă o șosea clasată se trece într-o categorie pentru care lăr-

gimea zonei este mai mare, terenul trebuincios până la complectarea lărgimei prevăzute, în caz când va fi nevoie de el, se va lua de la proprietarii vecini, despăgubindu-i conform legii de expropriere.

Dacă o șosea clasată se rectifică și dacă atât traseul cel vechiu, cât și cel rectificat cad pe aceeași proprietate, se va lua proprietarului fără despăgubire întreaga suprafață trebuincioasă pentru reconstrucțiunea drumului, dându-se în schimb terenul ocupat de drumul cel vechiu, ori-care ar fi suprafața ce se ia și aceea ce se dă.

În cazul când, cu ocaziunea rectificării, drumul se reclasează într-o categorie pentru care lărgimea zonei este mai mare, suplimentul de teren trebuincios pentru complectarea lărgimei prevăzute se va lua, plătindu-se proprietarului conform legii de expropriere.

Dacă șoseaua ce se face din nou, sau al cărui traseu se rectifică, trece pe o proprietate unde nu a mai fost înainte drum care să se poată lăsa proprietarului în schimb, acesta se va despăgubi conform legii de expropriere.

Când un drum se declasează pentru a se clasa din nou într-o categorie inferioară, pentru care lărgimea este mai mică, terenul ce prisosește peste lărgimea prevăzută pentru categoria în care se clasează din nou, în caz când nu va fi necesar administrației pentru trebuințele drumului, va putea fi cedat gratuit proprietarului mărginaș dacă la construcția lui el a fost luat fără despăgubire, sau se va vinde proprietarilor mărginași, în cazul când el ar fi fost expropriat și plătit.

Drumul cel vechiu, când trebuie părăsit cu totul, se lasă fără despăgubire proprietarului terenului pe care cade.

Când va trebui să se desființeze clădiri, sădiri, împrejurimi sau ori-ce alte îmbunătățiri, proprietarul va fi despăgubit pentru acestea, conform legii de expropriere.

Terenurile luate pentru drumuri intră în domeniul public al administrațiunei căreia aparține drumul pe toată suprafața lui, fără ca foștii proprietari ai acestor terenuri să mai păstreze vre-un drept asupra lor.

Art. 15. (Art. 12 al legii). Materialele de piatră, pietriș, nisip sau pământ, trebuincioase pentru construcțiunea sau întreținerea tuturor drumurilor arătate la art. 1, precum și a dependențelor lor, arătate la art. 8 al legii și art. 9 al regulamentului, se vor extrage

din prundurile gârlelor și din carierile și camerele de împrumut, care se vor deschide fără altă plată, decât despăgubirea pentru suprafața degradată cu extragerea și drumurile de trecere. Aceste despăgubiri nu se vor plăti pe proprietățile Statului sau pe râurile de domeniu public, chiar dacă această obligațiune nu s'ar specifica în contractele încheiate de Stat pentru arendarea și exploatarea acelor proprietăți.

Camerile de împrumut pentru pământ se vor face, pe cât cu putință, în imediata apropiere a lucrărilor. Dreptul de a se lua gratuit materialele de mai sus se limitează la nevoile soselelor coprinse într'o circonferință, a cărei rază nu trece de 20 km. de la locul de extragere.

Art. 16. (Art. 13 al legii). Nu se pot deschide cariere, potrivit art. 15, în curțile împrejmuite de lângă case, nici în grădini. Se înțelege prin grădini locurile de lângă case pe care se fac culturi iar nu grădinele de zarzavat, livezi de pruni, etc.

Art. 17. (Art. 14 al legii). Când se vor lua materialele prevăzute la art. 15 din carierele deschise de proprietarul fondului cu cheltueala sa, și pe care aceasta le exploatează sau el însuși sau prin chiriași, aceste materile i se vor plăti, iar prețul se va hotări sau prin bună învoială, sau după cum urmează.

Art. 18. (Art. 15 al legii). Atât despăgubirea pentru suprafața degradată cu extragerea materialelor dela art. 15 și următoarele, precum și a drumurilor de trecere, cât și prețul acelorasi materiale din carierele deschise de particulari, când nu va mijloci buna învoială, se va hotări de judecătorul de ocol, oricare ar fi valoarea litigiului, cu drept de apel. Termenele vor fi urgente.

Proprietarii pe locul cărora se va deschide o carieră, conform art. 12 din lege, sau care ar avea carieră deschisă și din care s'ar extrage materialele pentru șosele, conform art. 14, nu vor putea face nici o opunere administrației sau întreprinzătorului la deschiderea carierei sau la luarea materialelor din cariera deschisă de ei și pe care o au în exploatare. Rămâne numai ca în urmă despăgubirea cuvenită să se fixeze de judecătorul de ocol.

Pentru aceasta se va face proprietarului o propunere din partea administrației sau întreprinzătorului ei. Dacă proprietarul sau exploatorul carierei nu e mulțumit cu oferta făcută, va reclama la judecătoria de ocol în raza căreia se găsește cariera sau locul pentru

cariera ce se deschide din nou, care va hotărî despăgubirea. Cel care nu va fi mulțumit pe hotărârea judecătorului, va face apel la tribunal, care se va judeca în termen scurt.

Art. 19. (Art. 16 al legii). Piatra, pietrișul și nisipul, trebuincioase la construcțiunea și întreținerea drumurilor de orice categorie și a dependențelor lor, vor fi transportate pe căile ferate ale Statului cu cel mult doi bani tona kilometrică pentru vagoane complet încărcate; aceste materiale vor putea fi puse în depozit în stațiunile căilor ferate și în porturi, fără nici o plată de locațiune pentru locul pe care îl ocupă și care se va desemna de administrațiunea respectivă.

Aceste dispozițiuni nu se referă de cât la drumurile și dependențele lor, care sunt sub autoritatea ministerului de lucrări publice, iar nu și la stradele din comunele urbane.

CAPITOLUL II

Construcțiunea și întreținerea drumurilor

Art. 20. (Art. 17 al legii). Drumurile de orice categorie nu se vor putea construi de cât în urma clasărei lor, potrivit regulilor statornicite mai sus.

Art. 21. (Art. 18 al legii). Atât construcțiunea, cât și întreținerea căilor naționale, precum și a dependențelor lor, se fac de către ministerul lucrărilor publice, cu fondurile alocate în budgetul general al Statului.

Art. 22. (Art. 19 al legii). Executarea construcțiunei și întreținerea drumurilor județene, vicinale și comunale rurale, împreună cu toate dependențele lor, se vor face de ministerul lucrărilor publice, atât cu mijloacele bănești ale județelor care se pun prin budget la dispozițiunea ministerului de lucrări publice, cât și cu zile de prestație în natură.

Art. 23. (Art. 20 al legii). Prefecții din județ sunt datori a executa îndeplinirea zilelor de prestație luând măsuri la cererea șefului serviciului tehnic local, pentru scoaterea oamenilor la lucru potrivit repartiției și epocelor de lucru aprobate conform legii. Prefectul ca reprezentant al guvernului e dator a supraveghia modul de întrebuințare al zilelor de prestație, precum și activitatea serviciului tehnic, raportând ministerului de lucrări publice despre orice abatere.

Prefectul precum și toți ceilalți funcționari administrativi din județ sunt puși, în ceea ce privește îndatoririle ce li se dau prin legea drumurilor, direct sub autoritatea ministerului de lucrări publice. Ei vor primi ordinele dela acest minister și vor fi răspunzători față de el de îndeplinirea lor.

Art. 24. (Art. 21 al legii). Orice locuitor, așezat într'o comună rurală de cel puțin șase luni, fără deosebire de naționalitate sau de protecțiune, și având vârsta de ≥ 1 la 60 ani împliniți, este dator să lucreze cinci zile pe an la drumurile județene, vicinale sau comunale, după trebuință și conform tablourilor de repartițiune, care se vor întocmi potrivit regulilor statornicite.

Locuitorii din comunele rurale vor executa acest lucru cu brațele, de nu au vite de jug sau de ham. Locuitorii care au vite trăgătoare vor face aceste cinci zile cu vitele ce au, adică :

Cei cu o vită trăgătoare vor face aceste zile cu căruța cu o vită;

Cei cu două vite trăgătoare vor face aceste zile cu carul cu două vite.

Cei care au patru vite trăgătoare vor face zilele cu carul cu patru vite;

Cei care au șase, sau mai multe vite trăgătoare, vor face zilele cu carul cu șase vite.

Se înțelege prin vite trăgătoare, vitele care se înhamă de obicei, astfel: vacile unde servesc ca vite de jug se consideră ca vite trăgătoare.

Uneltele de lucru, afară de sapă sau lopeți, trebuitoare locuitorilor chemați să lucreze la șosele li se vor da de administrație.

Sunt scutiți de aceste obligațiuni:

Preoții și monachii de orice rit, precum și cântăreți bisericești;

Învățătorii școalelor din comunele rurale;

Învățătorii școalelor rurale de meserii și maeștrii de lucru manual;

Primarii comunelor rurale, precum și jurații comunali;

Soldații și sub-oficerii în activatate, în această categorie se coprink și soldații din trupa cu shimbul și gendarmii rurali;

Părinții călărașilor cu schimbul și ai soldaților de marină;

Oamenii infirmi care ar fi și lipsiți de mijloace și recunoscuți ca atari printr'o încheiere a cnsiliului comunal sub a sa răspundere

și pe temeiul unor certificate în regulă vizate de medicul primar al județului.

Art. 25. (Art. 22 din lege). Aceste zile vor putea fi asemenea întrebuințate pentru lucrări de apărare contra inundațiilor, rectificări de cursuri de râuri, pârauri și viroage făcute în același scop, instalațiuni de telefoane, precum și la scurgeri de bălți la săpături de canaluri pentru alimentarea cu apă, la drenage și irigațiuni în scop de salubritate publică, împăduriri, etc. Toate acestea însă numai în urma unei aprobări speciale a ministerului de lucrări publice pentru fiecare caz în parte.

Aceste lucrări cerute de consiliile comunale interesate, de prefectul județului, de serviciul tehnic local, sau ordonate de minister, nu se vor putea face de cât după ce serviciul tehnic va întocmi proiectul în care se va arăta numărul de zile trebuincios pentru executarea lucrării. Cererea va fi examinată de minister care o va aproba sau respinge după cuviință.

Art. 26. (Art. 23 din lege). Locuitorii comunelor urbane vor plăti totdeauna în bani valoarea celor cinci zile de prestație la cari ei sunt supuși întocmai ca și locuitori comunelor rurale.

Ei vor fi asimilați:

Cei care plătesc către Stat o dare maximum de 20 lei cu locuitori pălmași;

Cei cari plătesc către Stat o dare coprinsă între 20 și 40 de lei cu locuitorii cu două vite;

Cei cari plătesc către Stat o dare coprinsă între 40 și 60 de lei cu locuitorii cu patru vite, și

Cei care plătesc către Stat o dare mai mare de 60 lei cu locuitorii cu șase vite.

Dările către Stat după cari se fixează categoriile de mai sus sunt: fonciera, patenta, licența, impositul personal și taxa de 5% asupra salariilor.

Prețuirea zilelor de prestație se va face de consiliul comunal al fiecărei comune urbane, iar constatarea și perceperea pentru această contribuțiune se va face conform dispozițiunilor din regulamentul pentru constatarea și perceperea veniturilor comunale.

Art. 27. (Art. 24 din lege). Locuitorii din comunele rurale vor

fi liberi a se scuti de munca de 5 zile în natură, plătind prețul lor după cum se va fixa anual de consiliul județean. Fixarea prețului se va face în sesiunea ordinară a consiliului general pe anul viitor și va putea pentru fiecare categorie să cuprindă prețuri diferite pentru deosebitele regiuni ale județului. Această prețuire va fi comunicată ministerului de lucrări publice care o va aproba și eventual modifica. Prețuirea hotărâtă va servi de basă la împlinirea prestațiilor declarate în bani sau care urmează a se încasa în urma nelucrării la timp a zilelor datorite de prestatori.

Toți locuitorii cari vor să plătească în bani datoria de prestație, vor face această declarațiune la primăria respectivă în cursul lunii Ianuarie.

Această declarațiune se va consemna în registrul matricol în dreptul fiecăruia. Odată această declarațiune făcută, prestatorul se socotește de fapt dator cu suma cuvenită după prețuirea hotărâtă și nu mai poate sub nici un cuvânt a fi îngăduit să lucreze zilele în natură.

Art. 28. (Art. 25 din lege). Prin excepțiune, locuitorii cu vite ai acelor comune cari ar fi la o depărtare mai mare de 15 kilometri de vre-o carieră de piatră sau pietriș, vor putea fi îndatorați a plăti fiecare maximum trei din 5 zile în bani. În acest din urmă cas prețul zilei de lucru se fixează în mod uniform:

Pentru ziua cu 1 vită, lei 2,—;

 " " 2 vite " 2.50;

 " " 4 " " 3.50;

 " " 6 " " 6.—.

Art. 29. (Art. 26 din lege). Comunele cari se vor considera în categoria prevăzută la art. 25 al legii, se vor fixa de minister cel mai târziu până la 5 martie, în urma raportului serviciului tehnic local după ce și va fi dat avizul și consiliul județean. Tot asemenea se va fixa și numărul de zile, până la maximul prevăzut de lege, ce urmează a se plăti în bani.

Această situațiune odată stabilită într'un județ se va menține și în anii următori întru cât ea nu va fi schimbată cu aceleași formalități prevăzute mai sus.

Locuitorii cărora li se va aplica impunerea în bani obligatorie,

sunt de drept dați în debitul percepătorului pentru sumele corespunzătoare zilelor hotărâte de a se plăti în bani.

Această datorie se consideră ca exigibilă la 1 August al anului pentru care se socotește. Cei cari nu vor fi plătiți în acest interval vor fi supuși urmăririi.

Art. 30. (Art. 27 al legii). Locuitorii nu vor putea fi chemați să lucreze la o depărtare mai mare de 20 de kilometri de satul în care își au domiciliul.

Art. 31. (Art. 28 al legii). Când locuitorii, cari n'ar fi declarat în cursul lunii Ianuarie că vor să plătească prestațiunea în bani, n'ar îndeplini-o nici în natură la chemarea care li s'ar face în timpul campaniei de lucru, ei vor fi îndatorați a plăti în bani zilele nelucrate, potrivit prețurilor fixate de consiliile județene, sporite cu 10%.

Pentru aceasta, imediat ce serviciul tehnic va constata că prestatorul nu 'și-a îndeplinit datoria, după cum se va specifica mai la vale la paragraful referitor la îndeplinirea muncii de prestație, va înștiința administrația financiară a județului cerându-i ca să ia măsuri pentru a fi pus în urmărire. Urmărirea se va face conform legii de urmărire pentru veniturile Statului, județelor și comunelor.

În timpul cât ține urmărirea, locuitorul mai poate fi îngăduit a lucra în natură zilele ce datorește, aceasta însă numai în intervalul maxim de 25 de zile de la facerea somațiunei prevăzută de art. 9 al legii de urmărire.

Art. 32. (Art. 29 al legii). Atât prețul zilelor de prestațiune impuse sau declarate a se achita în bani, cât și al acelor neachitate în natură, se va încasa de percepătorul fiscal potrivit legii de urmărire, și acele sume se vor vărsa la Casa județului ca venit la bugetul județean al drumurilor.

Pentru încasarea acestor sume se va acorda percepătorului aceeași remiză care li se va acorda pentru împlinirea celorlalte venituri județene.

Dispozițiunile prevăzute la titlul II, capitolul III al legii de constatare și percepere se aplică percepătorilor fiscali și în ceea ce privește împlinirea în bani a zilelor de prestație, care se consideră în aceeași categorie ca și celelalte venituri județene.

CAPITOLUL III

Fondurile județene de drumuri

Art. 33. (Art. 30 al legii). Pentru a ajuta la construcțiunea și întreținerea drumurilor județene, vecinale și comunale, și în deosebi pentru facerea lucrărilor de artă trebuincioase lor, consiliile județene vor percepe două zecimi adiționale la următoarele contribuțiuni directe: foncieră, patentă și licență.

La impozitele de patentă și licență nu se vor socoti zecimi de drumuri, conform legilor cari fixează aceste impozite, de cât la dreptul fix.

Ministerul de lucrări publice va fi îndreptățit a înscrie din oficiu aceste două zecimi în bugetele drumurilor ale județelor cari nu le-ar fi votat.

Art. 34. (Art. 31 al legii). Atât venitul zecimilor, cât și sumele provenite din încasarea în bani a tuturor zilelor de prestațiuni nelucrate în natură, precum și taxele de poduri, fie județene, fie vecinale comunale, precum și sumele de cari ar dispune județele și comunele și cari ar proveni din orice dări din trecut pentru drumuri, vor alcătui fondul drumurilor al fiecărui județ. Aceste fonduri vor forma un capital special care nu va putea fi întrebuințat de cât pentru drumuri și dependențele lor și va fi pus la dispozițiunea ministerului de lucrări publice, care îl va aplica conform legii de contabilitate aplicabilă la Stat.

Banii din bugetul drumurilor județene nu se vor putea da cu împrumut în nici un scop.

Se înțelege că prețul zilelor de prestație din comunele urbane nu intră în bugetul județean, fiind atribuit în mod exclusiv consiliului comunal din fiecare oraș.

Art. 35. (Art. 32 al legii). Fiecare consiliu județean va vota în fiecare an, în luna Februarie, un buget special al drumurilor care se va împărți în buget ordinar și extraordinar.

Art. 36. (Art. 32 al legii). La veniturile bugetului ordinar vor fi trecute toate veniturile obicinuite ale județului cari prin natura lor sunt destinate a se repeta în fiecare an, precum :

1) Venitul zecimilor după încasările probabile și rămășițele din zecimi pe anii trecuți după probabilitățile de încasare ;

2) Sumele provenite din achitarea prestației în bani. Aci va fi trecută valoarea zilelor cari, conform art. 24 din lege, vor fi declarate a fi plătite în bani și a acelor pentru cari plata în bani va fi impusă conform art. 25 din lege. Tot aci va figura și suma probabilă ce se va încasa în cursul anului de la locuitorii cari, fără a fi declarat la începutul anului că vor să achite zilele datorite în bani, nu vor fi eșit la lucru și vor fi fost urmăriți la plata lor;

3) Veniturile podurilor județene și comunale cu taxe, și

4) Rămășițele și diferitele alte venituri întâmplătoare în cari se cuprind rămășițele din zecimi județene și din prestații cari nu au fost încasate la închiderea exercițiului respectiv, amenzile de contravențiune prevăzute de legea drumurilor și sumele restituite din aconturile ce se dau pentru executarea în regie a lucrărilor.

Art. 37. (Art. 32 al legii). Budgetul ordinar va cuprinde la cheltueli:

1) Sumele destinate la plata datoriei contractate pentru drumuri și valoarea ordonanțelor rămase neachitate din exerciții închise;

2) Plata personalului tehnic aferentă județului după cum este fixată în tabloul de la art. 43 al legii, plata personalului de cantonieri-șefi, cantonieri, păzitori, podari, lucrători permanenți, meseriași, grădinari, mecanici, fochiști și în fine toate categoriile de personal cari nu vor intra în statul ministerului de lucrări publice, în care se coprinde numai inginerii, conductorii, desemnatorii, secretarii-contabili, copisti, servitorii de biou și picherii;

3) Cheltuelile de biou necesare serviciului tehnic, precum : cheltuelile de cancelarie și material de biou, instrumente de inginerie, cărți și publicațiuni pentru bibliotecă, registre și imprimate, chiria pentru localul serviciului tehnic, întreținerea și reparația lui, iluminat și încălzit, publicațiuni pentru darea lucrărilor în întreprindere, cheltueli pentru studii, mobilier, etc.;

4) Cheltuelile pentru întreținerea șoselelor județene, vicinale și comunale și a tuturor dependințelor lor și numai în cazuri când fondurile vor prisosi, se vor putea prevedea cheltueli pentru lucrări din nou ;

5) Cheltueli de percepere și restituiri de sume rău încasate;

6) Un fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare, din care să se poată mări la nevoie de minister, creditele

deschise la articolele arătate mai sus, sau deschide credite noi pentru necesități cari nu ar fi fost prevăzute în budgetul cheltuelilor.

Art. 38. (Art. 32 al legii). Budgetul extraordinar va cuprinde la venituri excedentul numerar al anului al cărui exercițiu a fost închis la 30 Septembre al anului financiar premergător, precum și sumele prevăzute a se încasa din împrumuturi efectuate de județ.

Imprumuturile se vor face conform legii pentru consiliile județene.

Cheltuelile budgetului extraordinar vor fi relative la lucrări din nou de o mai mare însemnătate, sau la reconstrucțiuni al căror cost trece peste puterile veniturilor ordinare ale drumurilor.

Art. 39. (Art. 33 din lege). Proiectul de budget al drumurilor fiecărui județ se va întocmi de șeful serviciului tehnic local, conform indicațiunilor ce i se vor da. Proiectul va fi înaintat prefecturii pentru a fi supus în deliberările consiliului general. Budgetul votat de consiliu va fi înaintat ministerului, care îl va putea modifica și va fi aprobat prin decret regal.

Dacă budgetul nu se votează la timp util, se va putea aplica, în urma aprobării prin decret regal, budgetul anului precedent, fără însă a putea merge cu acel budget mai mult de un an peste anul pentru care a fost votat.

Art. 40. (Art. 32 și 40 al legii). Budgetul de cheltueli al drumurilor fiecărui județ se aplică de ministerul lucrărilor publice, care ia măsurile cuvenite pentru executarea lucrărilor de făcut din nou, sau pentru întreținerea celor existente, în marginele alocațiunilor prevăzute.

Contabilitatea fondurilor se ține de prefecturi, prin serviciul respectiv al fondurilor județene. Deosebit de aceasta, serviciul tehnic al fiecărui județ va ține un registru de evidență al budgetului de cheltueli, în care se va înscrie suma alocată pentru fiecare articol, suma angajată și restul disponibil.

Prefecturile vor înainta ministerului, la fiecare lună, situația veniturilor și cheltuelilor budgetului drumurilor.

Ordonanțarea sumelor datorite, care privesc budgetul drumurilor, se face de prefectul județului, în calitate de delegat al ministerului lucrărilor publice, urmându-se legea contabilității aplicabilă

la Stat și condițiunile generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Art. 41. (Art. 40 al legii). Toate lucrările privitoare la construcția și întreținerea șoselelor naționale, județene, vicinale sau comunale, se execută prin licitație, prin bună învoială sau în regie, potrivit legii contabilității publice aplicabilă la Stat.

Licitațiunile lucrărilor sau furniturilor plătibile din bugetul județelor, se vor ține la prefecturile respective, iar cele cari întrec valoarea de 10.000 lei, se vor ține și la minister.

Rezultatul tuturor licitațiunilor se aprobă de minister, iar pentru lucrările a căror valoare trece peste 50.000 lei, de Consiliul de miniștri.

CAPITOLUL IV

§ I. *Despre întocmirea rolurilor de prestațiuni și repartițiunea zilelor*

Art. 42. (Art. 34 din lege). Până la 20 Ianuarie al fiecărui an o comisiune compusă din primarul comunei sau ajutorul său, din secretar și din receptorul fiscal, sub controlul serviciului tehnic și al prefectului, va întocmi tabloul locuitorilor supuși la prestațiune pe baza rolurilor de contribuțiune și a catagrafiei vitelor.

Acest tablou va sta afixat la primărie și la bisericile comunei în timp de 21 zile pentru ca fiecare interesat să poată lua cunoștință de dânsul și să ceară îndreptarea greșelilor ce s'ar fi putut face.

În acest termen de 21 zile contestațiunile ce se vor ivi se vor adresa judecătorului de ocol, care se va pronunța asupra lor în termen de 10 zile, fără apel, opoziție sau recurs.

Cererile adresate judecătorilor pentru îndreptarea erorilor, vor fi scutite de timbru.

Tablourile se vor face conform modelului litera A.

În acest tablou, la rubrica observațiuni, se va trece în dreptul fiecărui locuitor, declarațiunea ce ar fi făcut că vrea să plătească zilele datorite în bani, și se va menționa hotărârea judecătorului, în cazul când ar fi făcut contestație în contra înscrierii.

Art. 43. (Art. 35 din lege). După expirarea termenului de judecare, care va fi cel mai târziu până la 20 Februarie, se vor întocmi rolurile definitive cu îndreptările cari s'ar fi putut face de ju-

decătoriile de ocol, trecându-se în aceste roluri, sub o rubrică specială, oamenii care ar fi declarat în cursul lunii Ianuarie că vor să plătească prestațiunea în bani.

Rolurile rămase astfel definitive, după ce se vor verifica și viza de serviciul tehnic, se vor face în patru exemplare, din care unul se va păstra la primărie, al doilea se va înainta șefului serviciului tehnic al județului, cel de al treilea administratorului financiar spre a urmări împlinirea zilelor declarate în bani și al patrulea prefectului.

Rolurile definitive se vor înainta cel mult până la 5 Martie.

Art. 44. (Art. 36 din lege). Omiterile, precum și schimbările care s'ar putea ivi în cursul anului, se vor putea îndrepta, la începutul fiecărui trimestru, de aceleași organe însărcinate cu întocmirea tablourilor de prestațiuni. Toate aceste schimbări se vor face ca și tablourile definitive, în patru exemplare, comunicându-se celor în drept, ca la art. 43.

Zilele omise vor putea totdeauna fi plătite în bani.

În timpul unui trimestru listele se vor menține, chiar dacă s'ar ivi vre-o schimbare în situațiunea prestatorului, rămânând ca ea să se rectifice la începutul trimestrului următor.

Prestatorul este obligat a lucra zilele datorite, sau, în cas când nu va eși la lucru, a plăti valoarea lor în bani, pe baza tablourilor definitive din trimestrul în care a fost chemat, chiar dacă în momentul urmăririi și-ar fi schimbat situațiunea. Pentru cei cari au declarat, în cursul lunii Ianuarie, că vor să plăsească în bani, se va socoti situațiunea lor în momentul facerei acelei declarațiuni.

Art. 45. (Art. 37 din lege). Atât primarii cât și secretarii comunali, sunt răspunzători de exactitatea tablourilor prevăzute la art. 34 și 35 al legii. Dacă neexactitățile, constatate în tablourile de prestațiuni, n'ar proveni din rea credință, primarii și secretarii se vor pedepsi, pentru contravențiune, cu amendă de 10 la 50 lei; iar cei care, cu rea credință, ar fi trecut neexactități în tablourile de prestațiuni, se vor pedepsi pentru acest delict cu închisoare dela trei luni până la un an.

Art. 46. (Art. 38 din lege). Serviciul tehnic al fiecărui județ va întocmi, pentru fiecare comună și în fiecare an, luând și avizul consiliului comunal, un tablou de repartițiune a zilelor de prestație.

Acest tablou se va întocmi în modul următor :

Din debitul total rămas definitiv pe ziua de 20 Februarie se vor scădea :

1) Zilele înscrise pentru locuitorii care vor fi declarat în cursul lunii Ianuarie, că vor să plătească în bani prestația datorită;

2) Parte din zilele datorite de locuitorii cu vite, cari, conform art. 25 din lege, vor fi fost obligați să plătească în bani până la maximum de 3 din 5 zile;

3) Un procent de 5 până la 10, după împrejurările și obiceiurile locale, din debitul total, pentru a ține socoteală de acei care deși nu au declarat în termenul arătat mai sus, că nu vor să lucreze în natură, totuși nu vor eși la lucru când vor fi chemați și vor fi urmăriți mai târziu la plata în bani.

După ce se va hotărî astfel numărul zilelor care rămân disponibile pentru lucrări și se va determina pentru fiecare comună, în parte, limita până unde vor putea fi chemați locuitorii la lucru, se vor repartisa zilele disponibile la întreținerea șoselelor județene, vicinale și comunale, ținând socoteală și de mijloacele bănești cu care budgetul județului va suporta o parte din cheltuelile necesare șoselelor din acea zonă, în eventualitatea în care se întrebuințează și bani la întreținerea lor.

La repartițiunea zilelor se va da precădere șoselelor în ordinea de însemnătate a circulațiunii.

Nu se vor putea întrebuința zilele de prestații pentru construcțiuni de șosele din nou, de cât după ce se va fi asigurat întreținerea șoselelor existente.

Tablourile de repartițiune vor fi trimise prefecturei spre aprobare. În urmă ele se vor înainta, cel mai târziu până la 15 Martie, ministerului, care le va putea modifica.

Tablourile, astfel întocmite și revăzute de minister, vor servi de bază la lucrul de prestație în tot cursul exercițiului.

Nici o modificare nu se va putea face acestor tablouri în cursul anului, fără aprobarea ministerului și cei cari vor contraveni, sunt răspunzători bănește cu valoarea zilelor care vor fi fost întrebuințate într'alt mod de cât acel fixat prin repartiția aprobată.

Art. 47. (Art. 39 din lege). Prefectul va hotărî epocile în care urmează a se lucra zilele de prestațiune în deosebitele regiuni ale

fiecărui județ, după cuviințele agricole și împrejurările fiecăreia din ele, raportând ministerului de lucrări publice, care va avea facultatea a le modifica.

§ II. *Executarea lucrărilor cu zile de prestație*

Art. 48. (Art. 38 din lege). Executarea muncii cu prestație se va face conform repartiției aprobată în modul arătat mai sus.

La serviciul tehnic al fiecărui județ se va ține contabilitatea zilelor de prestație pentru fiecare comună în parte.

Art. 49. (Art. 38 din lege). În general, zilele datorite de fiecare locuitor se vor prefăce în lucrări cu bucata (pe cantități), după normele ce se vor aproba de minister potrivit împrejurărilor locale.

Nu se vor executa cu ziua de cât lucrările acelea care, prin natura și felul lor, nu s'ar putea da cu bucata.

Când lucrările se execută cu ziua, intrarea și eșirea din lucru va fi la răsăritul și apusul soarelui, cu repausele obicinuite.

Lucrările de executat se vor separa totdeauna după natura și felul lor și unui lucrător se va da, pe cât se poate, numai un fel de lucrare, dându-se separat celor cu mâinile executarea de terasamente, facerea de pat, exploatarea pietrișului în cariere, așternerea pietrișului, lucrări de poduri, apărări etc., iar celor cu carul, transportul pietrișului și a altor materiale.

Pentru lucrările de executat cu zilele cu mâinile, atât cele ce se fac cu ziua, cât și cele cu bucata, nu se va admite nici o întrerupere în lucrare, locuitorii trebuind a eși la lucru în ziua hotărâtă și a lucra cele 5 zile pe rând. Pentru cele cu carul, care mai toate vor fi transformate în lucrări cu bucata, după cantitatea de material de transportat, se va da pentru fiecare lucrare un termen care, dacă s'ar depăși fără ca lucrarea să fi fost terminată, locuitorul se va socoti dator pentru restul zilelor corespunzătoare cantității de lucru neexecutat.

Art. 50. (Art. 28 din lege). Neprezentarea prestatorilor la lucru în termenul de 15 zile de la vestirea care s'ar face de serviciul tehnic, neîndeplinirea în șir a celor 5 zile sau pentru cei care au lucrări cu bucata, neterminarea lor, în termen maxim de 15 zile pentru lucrările cu mâinile și 35 zile pentru cele cu carul, se con-

sideră ca neîndeplinirea datoriei de prestație și atrage după sine urmărirea prevăzută la art. 28 și 29 al legii.

Representantul serviciului tehnic local va întocmi un proces-verbal constatator, pe baza căruia se va cere administrației financiare urmărirea locuitorului care nu și-a îndeplinit la timp datoria.

Art. 51. (Art. 21 din lege). Pentru executarea lucrărei, fie cu ziua, fie cu bucata, serviciul tehnic va libera prestatorului o chitanță de achitare, încunoștiințându-se primăria locală, la fiecare 15 zile, despre zilele achitate.

La sfârșitul fiecărei luni, serviciul tehnic din fiecare județ va înainta, atât direcțiunei de poduri și șosele cât și ministerului, o situație a zilelor lucrate în fiecare lună.

CAPITOLUL V

Personalul însărcinat cu proiectarea, executarea și privigherea lucrărilor.

Art. 52. (Art. 40 din lege). Proiectarea, executarea și întreținerea drumurilor naționale, județene, vicinale și comunale rurale se vor face de către ministerul lucrărilor publice, printr'un serviciu unic de poduri și șosele și conform legilor și reglementelor de administrație și contabilitate aplicabile la Stat.

Organizarea serviciului de poduri și șosele va fi supusă legilor și reglemenrelor de organizare ale ministerului lucrărilor publice.

Acest serviciu coprinde :

- 1) Serviciul central, adică direcțiunea de poduri și șosele, și
- 2) Serviciul exterior, compus din 32 servicii tehnice județene grupate în 10 inspecțiuni, corespunzând cu actualele circumscripțiuni de poduri și șosele.

Art. 53. (Art. 40 din lege). Direcțiunea de poduri și șosele supraveghează și controlează întregul personal din serviciul central și exterior. Ea dă toate instrucțiunile și ia toate dispozițiunile relative la studiul, proiectarea, executarea și întreținerea drumurilor și a lucrărilor de artă.

Intocmirea proiectelor și executarea lor se face de direcțiune prin personalul central sau exterior și, eventual, prin personal suplimentar pentru lucrările pentru care ar fi afectate fonduri speciale.

Direcțiunea de poduri și șosele, având în vedere alocațiunile bugetare și luând avizul serviciilor tehnice exterioare, alcătuiește tablourile lucrărilor și furniturilor ce urmează a se efectua în anul curgător, indicând amănunțit în aceste tablouri felul lucrărilor și evaluarea lor.

Pentru lucrările care privesc bugetul Statului se formează un singur tablou. Pentru cele care privesc bugetul județelor se formează câte un tablou pentru fiecare județ.

Aceste tablouri vor fi supuse aprobării ministerului lucrărilor publice și slujesc de bază pentru alcătuirea proiectelor și executarea totală sau parțială a lucrărilor sau furniturilor în anul curgător. Nici o modificare a acestui tablou nu se poate face de cât cu aprobarea ministerului pe lucrări publice.

Art. 54. (Art. 40 din lege). Proiectele pentru lucrările și furniturile care se plătesc din bugetul Statului se vor întocmi de direcțiunea de poduri și șosele și se vor aproba potrivit regulilor existente ale ministerului de lucrări publice.

Proiectele lucrărilor și furniturilor care se plătesc din bugetul județelor, sau se execută cu zile de prestație, se întocmesc de serviciul tehnic al fiecărui județ, sub supravegherea inspecțiilor de poduri și șosele, afară de cazurile în care direcția de poduri și șosele ar hotărî altfel.

Aceste proiecte vor fi aprobate direct de inspecțiuni, dacă valoarea lor nu întrece suma de 5.000 lei și dacă sunt relative la lucrări obicinuite sau tipuri aprobate de minister. În caz contrar se cere aprobarea ministerului prin direcțiunea de poduri și șosele.

Proiectele lucrărilor și furniturilor a căror valoare nu trece peste 15.000 lei vor fi aprobate direct de direcțiunea de poduri și șosele.

Proiectele a căror valoare trece peste 15.000 lei vor fi supuse aprobării ministerului de lucrări publice.

Art. 55. (Art. 40 din lege). Lucrările și furniturile, formând obiectul proiectelor aprobate după dispozițiunile de mai sus, se execută în urmă prin întreprindere, afară de excepțiunile prevăzute în legea contabilității Statului la articolele 71 și 72.

Publicarea licitațiilor pentru lucrările și furniturile care privesc bugetele județelor, se va face de prefecturile respective dacă valoarea lor nu trece peste 10.000 lei, într'un termen maximum de

8 zile dela primirea cererii care li s'ar face de șeful serviciului tehnic local. Pentru lucrările și furniturile a căror valoare este mai mare de 10,000 lei, publicarea licitațiilor se va face de minister, în urma propunerii direcțiunei de poduri și șosele.

Contractele de întreprinderi pentru lucrările mai sus arătate se vor încheia și semna de prefectii județelor, în calitate de delegați ai ministerului lucrărilor publice. O copie după aceste contracte se va înainta serviciului tehnic al județului pentru a se avea în vedere la executarea lucrărilor.

Art. 56. (Art. 40 din lege). Executarea lucrărilor în regie se va hotărî de minister.

Direcțiunea de poduri și șosele este însă autorizată a angaja lucrări și furnituri în regie după cererea serviciilor tehnice din județe până la suma de 1.000 lei.

Tot asemenea inginerii-șefi ai serviciilor tehnice din județe sunt îndreptățiți a angaja în regie dela articolele respective, în limitele creditelor care rămân disponibile după întocmirea tablourilor de repartitie a lucrărilor, lucrări de reparații și furnituri care n'ar fi trecute în acel tablou, până la valoarea de 300 lei.

Nu se admite însă sub nici un cuvânt a se fracționa aceiași lucrare în așa mod în cât cheltuiala totală să treacă de 300 lei.

Art. 57. (Art. 40 din lege). Toate lucrările de construcțiune și întreținere a drumurilor și dependințelor lor se execută de inginerii și agenții ministerului lucrărilor publice, prin direcțiunea de poduri și șosele.

Art. 58. (Art. 40 din lege). Plata sumelor datorite pentru lucrările și furniturile care privesc budgetul Statului se face de minister prin direcțiunea contabilităței, pe baza situațiilor sau conturilor recomandate spre plată. Situațiile parțiale se vor înainta direct ministerului de către inginerii-șefi ai județului, iar actele de lichidare se vor înainta prin direcția de poduri și șosele.

Plata sumelor care privesc budgetul județelor se face de județele respective, urmându-se aceleași reguli, și anume :

Pentru lucrările și furniturile care se execută prin întreprindere inginerii-șefi ai județelor întocmesc situațiuni parțiale și le înaintază direct prefecturilor, pentru ordonanțare. Recepțiunea provizorie și definitivă se face de serviciile tehnice ale județelor, se verifică

de inspecțiune și se înaintează ministerului prin direcțiunea de poduri și șosele, spre aprobare. Actele de lichidare, aprobate de minister, se înaintează prefecturilor pentru ordonanțare.

Plata lucrărilor în regie se va face direct de inginerii însărcinați cu executarea lor, din sumele ce le vor fi puse la dispoziție de prefecturi. Contul de lichidare definitivă, precum și actele justificative, vor fi supuse la aprobarea direcțiunii de poduri și șosele, prin inspecțiile respective care le va înainta prefecturilor.

Art. 59. (Art. 40 din lege). În cazuri urgente pentru restabilirea comunicațiunilor întrerupte prin accidente, direcțiunea de poduri și șosele va putea executa lucrări în regie sau contracta direct furnituri, într-un cât valoarea lor n'ar întrece suma de 2.000 lei. În asemenea caz ministerul sau prefecturile vor fi înștiințate.

Art. 60. (Art. 41 din lege). Serviciul tehnic, aflător în fiecare județ, va fi dator, într-un cât i-ar fi cu putință, a executa toate însărcinările tehnice date de prefect și care se îndeplineau până acum de serviciile tehnice județene, însă numai cele referitoare la lucrări județene sau comunale rurale.

În cazul când serviciul tehnic al județului va socoti că importanța lucrărilor ce i se pretind întrece mijloacele de care dispune, sau competența sa și că nu ar putea îndeplini însărcinările ce i s'ar da fără a neglija lucrările drumurilor, care este principala sa obligațiune, el va raporta ministerului de lucrări publice care va hotărî.

Art. 61. (Art. 42 din lege). Județele vor contribui la plata personalului de poduri și șosele cu sumele arătate în tabloul de mai jos, care vor fi înscrise în mod obligatoriu în bugetul drumurilor al fiecărui județ și se vor vărsa în fiecare an tesaurului public.

Plata acestei subvențiuni se va face în rate egale cel mai târziu la sfârșitul fiecărui trimestru.

Personalul care va fi plătit de minister va cuprinde : inginerii, conductorii, desemnatorii, picherii, secretarii-contabili, copisti și servitorii de biou.

Cantonierii-șefi, cantonierii, lucrătorii, meseriașii, păzitorii, grădinarii, podarii, mecanicii, fochiștii și în fine orice categorie de personal permanent sau temporal, diferit de cel indicat mai sus, nu cade în sarcina ministerului și va fi trecut în bugetul județean într-un stat deosebit.

Personalul din această din urmă categorie, care va fi plătit dela 90 lei lunar în sus, se va numi de minister prin deciziune. Cei retribuiți cu mai puțin de 90 lei lunar și mai mult de 60 de lei se vor numi de direcțiunea de poduri și șosele, iar cei plătiți cu mai puțin de 60 de lei, de către inginerii-șefi de județe.

Plata personalului din budgetul județelor se va face de prefecturi pe baza statelor întocmite și înaintate direct prefecturilor de șefi serviciilor tehnice județene.

Art. 62. (Art. 43 din lege). Județele, potrivit art. 42, vor contribui anual cu sumele următoare :

Argeș	62.000 lei	Muscel	31.000 lei
Bacău	45.000 „	Neamțu	42.000 „
Botoșani	45.000 „	Olt	35.000 „
Brăila	38.000 „	Prahova	70.000 „
Buzău	56.000 „	Putna	46.000 „
Constanța	66.000 „	Râmnicu-Sărat	40.000 „
Covurluiu	36.000 „	Roman	34.000 „
Dâmbovița	45.000 „	Romanați	40.000 „
Dolj	95.000 „	Suceava	36.000 „
Dorohoiu	30.000 „	Tecuciu	34.000 „
Fălciu	32.000 „	Teleorman	70.000 „
Gorj	49.000 „	Tulcea	46.000 „
Ialomița	50.000 „	Tutova	36.000 „
Iași	56.000 „	Vâlcea	42.000 „
Ilfov	150.000 „	Vasluiu	35.000 „
Mehedinți	71.000 „	Vlașca	90.000 „

CAPITOLUL VI

Despre poliția drumurilor

Art. 63. (Art. 44 din lege). Oricine va strica în parte sau distruge lucrări de artă, cantoane, puțuri, stâlpi, parapete, sau va strage cuie, buloane, sau lemne care ar face parte din vre-o dependență sau lucrare de artă oarecare a unei șosele, se va pedepsi cu închisoare dela trei la șapte luni.

Art. 64. (Art. 45 din lege). Oricine va face o construcțiune, de ori-ce natură, pe zona șoselelor de orice categorie, sau o va îm-

prejmuî, ara, ori călca într'un mod oarecare, se va pedepsi cu amendă dela 25 până la 300 lei, şi se va îndatora în acelaşi timp a readuce lucrările în starea lor dinainte cu a sa cheltuială.

Art. 65. (Art. 46 din lege). Oricine va strica sau astupa şanţurile şoselelor într'un mod oarecare sau va împedica scurgerea apelor pe acele şanţuri, fie prin depozitarea de materiale sau de gunoaie, fie în orice alt mod, se va pedepsi cu amendă dela 10 până la 50 lei, în afară de celelalte îndatoriri prevăzute la art. 64.

Art. 66. (Art. 47 din lege). Oricine ar face săpături, gropi de orice fel, sau vre-o lucrare oarecare, sub drumurile publice sau dependinţele lor, fără autorizaţiunea specială a administraţiunei tehnice, se va pedepsi cu amendă dela 25 până la 200 lei, în afară de celelalte îndatoriri prevăzute la art. 64.

Art. 67. (Art. 48 din lege). Acela care ar muta din loc, ar strica sau ar desfiinţa semnele tehnice, topografice sau militare, puse în interesul drumurilor, se va pedepsi cu amendă dela 25 până la 200 lei.

Art. 68. (Art. 49 din lege). Oricine va rupe, smulge sau tăia plantaţiuni, fie de pe marginea şoselelor, fie dintr'o pepinieră a administraţiunei drumurilor, se va pedepsi cu amendă dela 25 până la 200 lei.

Se vor pedepsi cu aceiaşi amendă stăpânii vitelor care ar pricinui stricăciuni plantaţiunilor sus arătate.

Art. 69. (Art. 50 din lege). Este oprit a depune pe drumuri materiale, gunoaie, paie, sau ori-ce alt lucru, precum şi de a da scurgere în şanţurile unei şosele apelor, sau altor lichide care au scurgerea lor naturală în alte părţi, sub pedeapsa unei amenzi dela 20 până la 200 lei.

Art. 70. (Art. 51 din lege). Poliţia drumurilor de orice categorie, se exercită în numele şi sub autoritatea ministerului de lucrări publice :

- 1) De către agenţii drumurilor, inspectorii, inginerii şi conducătorii de orice grad, picherii, şefii de cantonieri şi cantonierii ;
- 2) De către toţi agenţii poliţiei judecătoreşti.

Art. 71. (Art. 52 din lege). Agenţii drumurilor, prevăzuţi la articolul precedent şi care, prin natura funcţiunei lor, pot fi chemaţi a încheia procese-verbale ca agenţi auxiliari ai poliţiei judecătoreşti,

vor depune, la intrarea lor în funcțiune jurământul cuvenit, în fața procurorului respectiv.

Art. 72. (Art. 53 din lege). Agenții drumurilor, prevăzuți la paragraful 1, art. 70, sunt datori, în caz de flagrant delict, a constata pe dată faptul și a încheia proces-verbal, subsemnat de dânsii și de delicvent. În caz de refuz din partea acestuia, se va face mențiune în procesul verbal.

La caz de trebuință, agenții drumurilor vor putea cere de-a dreptul ajutorul forței publice pentru prinderea făptuitorului.

Art. 73. (Art. 54 din lege). Dacă agentul drumurilor nu știe carte, el va afirma constatarea sa înaintea primarului sau a oricărui alt agent al forței publice, care va consemna într'un proces-verbal constatarea afirmată.

Art. 74. (Art. 55 din lege). Procesele-verbale de constatare, în caz de flagrant delict, fac dovadă deplină până la proba contrarie. Aceste procese-verbale se vor înainta, prin agenții drumurilor, judecătorului de ocol din circumscripțiunea în care se află drumul.

Art. 75. (Art. 56 din lege). În cazurile în care nu este flagrant delict, agenții drumurilor vor fi datori, după ce vor fi adunat toate dovezile delictului, să încunoștiințeze îndată pe primarul local, sau pe oricare alt agent al poliției judecătorești, care va încheia cuvenitul proces-verbal.

În acest din urmă caz, agenții drumurilor n'au dreptul de a instrumenta ei înșiși.

Art. 76. (Art. 57 din lege). Agenții drumurilor au dreptul de a expune și susține acțiunea și de a cere atât despăgubiri civile, cât și aplicarea pedepsei, însă numai înaintea judecătorului de ocol

Art. 77. (Art. 58 din lege). Judecătorul de ocol judecă, cu drept de apel, toate infracțiunile prevăzute în acest capitol.

Art. 78. (Art. 59 din lege). Amenzile și despăgubirile civile se vor executa potrivit dreptului comun. De asemenea, în caz de insolabilitate, se va înlocui amenda prin închisoare, conform art. 28 din codul penal.

Art. 79. (Art. 60 din lege). În cazurile neprevăzute prin legea de față se vor aplica dispozițiunile dreptului comun.

Art. 80. (Art. 61 din lege). Sumele provenite din amenzile

prevăzute mai sus se vor vărsa în budgetul ordinar al drumurilor al fiecărui județ.

CAPITOLUL VII

Dispozițiuni diverse

Art. 81. (Art. 62 din lege). Un anume regulament va statornici condițiunile circulațiunei și rulagiului pe șosele.

Art. 82. (Art. 63 din lege). Anii serviți la Stat, la județe și la comune de inginerii și conductorii făcând parte din corpul tecnic, precum și de personalul administrativ al drumurilor și de picherii căroră li s'au făcut rețineri, se vor întruni pentru pensie.

Regularea drepturilor la pensie se va face de casa administrațiunei unde funcționarul a făcut ultimul serviciu și după regulele ei. Celalte case vor contribui proporțional cu suma totală a retribuțiunilor plătite și din care s'au făcut rețineri.

Aceste dispozițiuni se vor aplica și inginerilor și conductorilor județeni care funcționează actualmente.

TABLOUL A

Șosele naționale

- | | |
|-------|---|
| No. 1 | București-Titu-Pitești-Slatina-Craiova-Filiași-Vârciorova. |
| „ 2 | Filiași-Târgu-Jiu-Lainici-Frontieră. |
| „ 3 | Craiova-Malu mic. |
| „ 4 | Găneasa-Râmnicu-Vâlcei-Călimănești-Râu-Vadului (frontieră) cu ramura Răureni-Ocnele-Mari-Saline. |
| No. 5 | Boișoara-Căineni. |
| No. 6 | Găneasa-Caracal-Corabia-Islaz. |
| „ 7 | Pitești-Curtea-de-Argeș. |
| „ 8 | Pitești-Câmpulung-Frontieră cu ramura podul Dâmbovița-Dâmbovicioara. |
| No. 9 | Fundata-Târgoviște-Moroeni-Sinaia. |
| „ 10 | București-Alexandria-Turnu-Măgurele. |
| „ 11 | București-Giurgiu. |
| „ 12 | București-Ploești-Buzău-Focșani-Mărășești-Bacău-Roman-Târgu-Frumos-Hârlău-Botoșani-Bucecea-Mihăileni (frontieră). |

și 35 din legea drumurilor, spre a servi la chemarea persoanelor îndatorate de lege a da zile de lucru în natură, cum și pentru încasarea acelor zile dela locuitorii care au declarat că le vor plăti în bani, și dela aceia care au fost impuși obligatoriu, după cum s'a notat în coloana de observație în dreptul fiecăruia.

La, anul, luna

Primar,

Verificat de către serviciul tehnic.

Inginer,

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

În administrațiunea centrală a Ministerului

Prin decretul regal No. 1790 din 9 Maiu 1906, s'a aprobat următoarele înaintări și numiri în personalul din administrațiunea centrală a ministerului, pe ziua de 1 Maiu 1906;

1) D-l Basile Georgescu, actual verificator, este înaintat în postul de șef de biurou cl. II, creiat din nou prin budgetul exercițiului curent la direcțiunea III-a

2) D-l Alexandru Georgescu, actual sub-șef de biurou, este înaintat în postul de verificator cl. I, în locul D-lui B. Georgescu.

3) D-l Dimitrie Roșescu, actual verificator cl. II, este înaintat în postul de sub-șef de biurou, în locul d-lui Al. Georgescu.

4) D-l Dimitrie Pârâianu, actual ajutor registrator, este înaintat în postul de verificator cl. II, în locul d-lui D. Roșescu.

5) D-l Ion Ivănescu, actual ajutor-arhivar, este înaintat în postul de ajutor-registrator în locul D-lui Dimitrie Pârâianu.

6) D-l Emil Panaitescu, actual ținător de registre, este înaintat în postul de ținător de registre, creat din nou la direcțiunea II-a cu salariul lunar de 200 lei, care se va plăti din alocația de sub cap. II, art. 6 al budgetului pe exercițiul curent, pentru plată de personal suplimentar.

7) D-l Mihail St. Nicolescu, actual copist-caligraf, este înaintat în postul de ajutor-arhivar, creat din nou la direcțiunea I-a și plătit cu salariu lunar de 175 lei din alocațiunea mai sus arătată.

8) D-l Camil Movilă, actual copist-caligraf, este înaintat în postul de ținător de registre, în locul d-lui Emil Panaitescu.

9) D-l Ioan Brătescu, actual copist-caligraf, este înaintat în postul de ajutor arhivar, în locul d-lui I. Ivănescu.

10) D-l Paul Periețeanu, actualmente în serviciul căilor ferate este trecut în postul de verificator, creat din nou prin bugetul pe exercițiul curent la direcțiunea III-a din minister.

— Cu decisiunea ministerială No. 9084 din 8 Mai 1906, s'a aprobat următoarele înaintări și numiri, pe ziua de 1 Maiu 1906, în personalul din administrațiunea centrală a acestui minister:

1) D-l Constantin Bădulescu, din serviciul de poduri și șosele al județului Ialomița, se trece copist-caligraf în Minister în locul d-lui Mihail St. Nicolescu;

2) D-l Aureliu Th. Rugină, actual copist cl. I, se înaintează copist-caligraf în locul d-lui Ion Brătescu;

3) D-l Vasile Stoicescu, actual copist cl. I la registratura generală, se înaintează copist-caligraf în locul d-lui Camil L. Movilă, rămânând a face serviciul tot la registratura generală;

4) D-l Ștefan Manciu, actual copist cl. II, se înaintează copist cl. I, în locul d-lui Vasile Stoicescu, rămânând a face serviciul la direcțiunea II;

5) D-l Iordan Dumitrescu se numește în postul vacant de copist cl. I, la direcțiunea III, în locul d-lui D. Rugină, înaintat;

6) D-l Nicolae Francovici se numește în postul de copist cl. I, înființat din nou prin bugetul exercițiului curent la direcțiunea II;

7) D-l Petre Constantinescu se numește în postul de copist, creat din nou la direcțiunea I, cu salariul lunar de 115 lei;

8) D-l Nicolae Anghelescu se numește în postul de copist, creat din nou la direcțiunea III, cu salariul lunar de 115 lei;

9) D-l Dimitrie Ionescu se numește în postul vacant de copist la direcțiunea II (biuroul porturilor), în locul d-lui Ștefan Manciu înaintat;

10) D-nii: Ilie Ionescu și Petre I. Popescu se numesc în posturile de copisti, create din nou la direcțiunea I, cu salariul lunar de 120 lei fiecare, care se va plăti din alocația de sub cap. II, art. 6

al bugetului pe exercițiul curent, pentru plată de personal suplimentar.

— Cu decisiunea ministerială No. 9086 din 8 Mai 1906, d-nii funcționari, care sunt înaintați prin decretul regal No. 1790 din 9 Mai a. c., vor face serviciul după cum urmează:

D-l Alexandru Georgescu, verificador cl. I în direcțiunea III-a, va face serviciul la direcțiunea II-a;

D-l Dimitrie Roșescu, sub-șef de biurou în direcțiunea II-a, va face serviciul la direcțiunea III-a;

D-l Dimitrie Pârâianu, verificador cl. II-a la direcțiunea III-a, va face serviciul la registratura generală;

D-l Ivănescu Ion, ajutor-registrator la registratura generală, va face serviciul la direcțiunea III-a.

In serviciul de poduri și șosele

Prin decretul regal cu No. 1796 din 9 Maiu 1906, d-l Teodor Rădulescu, actual desemnator clasa I în serviciul central al direcțiunei de poduri și șosele, este trecut pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de desemnator cu salariu de 325 lei lunar, prevăzut în bugetul pe exercițiul curent 1906—1907.

— Prin decretul regal cu No. 1797 din 9 Maiu 1906, d-l Mihail Ioanid, actual desemnator clasa II în serviciul central al direcțiunei de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de architect-ajutor, cu salariu lunar de 350 lei, prevăzut în bugetul pe exercițiul 1906—1907.

— Prin decretul regal cu No. 1798 din 9 Maiu 1906, d-l Constantin I. Georgian, actual desemnator clasa III în serviciul central al direcțiunei de poduri și șosele, este trecut, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de desemnator la același serviciu, cu salariu lunar de 183 lei, prevăzut în bugetul pe exercițiul curent 1906—1907.

CĂILE FERATE

Călătorilor, care vor merge să viziteze Expozițiunea generală din București, se vor vinde de la data ce se va fixa ulterior bilete de ducere și întoarcere pentru București și înapoi cu o reducere de 30% din prețurile biletelor trenurilor de persoane și anume stațiunile: Ramadan, Giurgiu, Frătești, Băneasa, Comana, Grădiștea, Vidra, Sintești și Jilava, vor elibera astfel de bilete atât pentru București Filaret, cât și pentru București-Gara de Nord stația D.-Spirei și București-Gara de Nord, numai pentru București-Filaret, iar celelalte stațiuni numai pentru București-Gara de Nord.

Aceste bilete vor fi valabile atât la trenurile de persoane sau mixte, cât și la trenurile accelerate, afară de trenurile 5, 6, 7 și 8.

Intreruperea călătoriei în stațiunile intermediare nu se admite cu aceste bilete.

Pentru copii între 4 și 10 ani se vor elibera *bilete speciale* de ducere și întoarcere cu prețul pe jumătate din prețul redus și având pe ele imprimat cuvântul „copil“.

Biletele de ducere și întoarcere, fie pentru adulți, fie pentru copii, se vor elibera numai dacă odată cu ele se va cumpăra de la aceeași casă de bilete cel puțin un număr egal de bilete de intrare în Expozițiune, sau dacă se va presenta de cătători un bon al Expozițiunei generale din 1906, de la care casierul va detașa și reține un cupon de control din cele două ce se găsește în capul losului pentru două călătorii de ducere și întoarcere.

Biletele de dus și întors vor fi valabile 6 zile, numărate de la data stampilării până la a șasea zi, orele 12 noaptea.

Culoarea biletelor de dus și întors va fi:

Albastră pentru clasa I;

Albă pentru clasa II, și

Roză pentru clasa III, toate cu tiparul roșu.

La ducere se va perfora și reține de personalul de tren partea superioară a biletelor, iar la întoarcere partea inferioară.

Militarii nu vor avea altă reducere de cât cea de 50% din tariful general.

Ad. No. 15.424/3.214 C².

1906, lunie 5 st. n.

CAILE FERATE ROMANE

Situațiunea veniturilor provizorii pentru toate liniile căilor ferate române pe luna Aprilie 1906/907, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1905/906 și 1904/905

A N U L	L U N A	Lungimea liniilor în kilo- metri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE								TOTALUL VENIURIILOR						
			Călători		Bagaje		Mărfuri de iuteală										
							Mare		Mică								
			L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.	L e i	B.					
1904/905 . .	Aprilie	3.178	1.676.901	—	38.710	—	114.174	—	2.349.012	—	4.178.797	—					
1905/906 . .			1.653.981	—	41.805	—	185.340	—	2.556.631	—	4.437.757	—					
1906/907			2.129.424	—	48.957	—	164.087	—	3.087.619	—	5.430.087	—					
Luna Aprilie din																	
1904/905 . .	anul 1906/907 prezintă		+	452.523	—	+	10.247	—	+	49.913	—	+	738.607	—	+	1.251.290	—
1905/906 . .	o diferență de:		+	475.443	—	+	7.152	—	+	21.253	—	+	530.988	—	+	992.330	—

RECAPITULATIUNEA

veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Aprilie

1906/907 . .	De la 1 Aprilie	} 3.178	1.676.901	—	38.710	—	114.174	—	2.349.012	—	4.178.797	—
1905/906 . .	până la		1.653.981	—	41.805	—	185.340	—	2.556.631	—	4.437.757	—
1904/905 . .	30 Aprilie		2.129.424	—	48.957	—	164.087	—	3.087.619	—	5.430.087	—
1904/905 . .	Venituri de la 1 Aprilie											
	până la 30 Aprilie											
1904/905 . .	1906/907 prezintă o		+ 452.523	—	+ 10.247	—	+ 49.913	—	+ 738.607	—	+ 1.251.290	—
1905/906 . .	diferență de:		+ 475.443	—	+ 7.152	—	+ 21.253	—	+ 530.988	—	+ 992.330	—

TABELA VENITURILOR LUNARE

LUNA	1904—905	1905—906	1906—907	LUNA	1904—905	1905—906	1906—907
	L e i	L e i	L e i		L e i	L e i	L e i
Aprilie . . .	4.178.797	4.437.757	5.430.087	Octobre . . .	—	—	—
Mai	—	—	—	Noembre . . .	—	—	—
Iunie	—	—	—	Decembre . . .	—	—	—
Iulie	—	—	—	Ianuarie . . .	—	—	—
August	—	—	—	Februarie . . .	—	—	—
Septembre . . .	—	—	—	Martie	—	—	—

VENITURILE DOCURILOR

Situația încasărilor de la 1 Aprilie până la 30 Aprilie 1906

Anul	L U N A	Galați lei	Brăila lei	TOTAL	TABELA VENITURILOR LUNARE			
					L U N A	1904—1905 lei	1905—1906 lei	1906—1907 lei
1904/5	Aprilie	56.152	55.657	111.809	Aprilie . .	56.152	40.136	89.152
1905/6		40.136	44.683	84.819	Maiu . . .	55.657	44.683	62.036
1906/7		89.152	62.036	151.188	Iunie . . .	—	—	—
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale de la 1 Aprilie până la finele luni 30 Aprilie 1906					Iulie . . .	—	—	—
					August . .	—	—	—
					Septembre .	—	—	—
					Octobre . .	—	—	—
					Noembre . .	—	—	—
					Decembre .	—	—	—
					Ianuarie . .	—	—	—
					Februarie .	—	—	—
					Martie . . .	—	—	—
					1904/5	De la 1 Aprilie	56.152	55.657
1905/6	până la	40.136	44.683	84.819				
1906/7	30 Aprilie	89.152	62.036	151.188				
1904/5	Venit. de la 1 Aprilie la 30 Aprilie	+	33.000	6.379				
1905/6	prezintă o diferență în:	+	49.016	17.353				
		—	—	—				

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ

PARTEA OFICIALĂ

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

În serviciul de poduri și șosele

— Prin decretul regal cu No. 1799 din 9 Maiu 1906, d-l Patriciu Paraschiv Petreanu este numit, pe ziua de 15 Aprilie 1906, în postul de desemnator în serviciul exterior de poduri și șosele, pentru lucrările liniei ferate Podul-Iloaei-Hârlău, rămânând atașat la direcțiune, cu retribuțiunea lunară de 200 lei, care se va plăti din fondul de construcție al acelei linii.

— Prin decretul regal No. 1835 din 15 Maiu 1906, d-l Francisc Cihoschi este numit, pe ziua de 1 Maiu 1906, geometru-operator în serviciul exterior de poduri și șosele la lucrările tunelului dela Berești, cu diurnă lunară de 300 lei, plătindu-se din fondul de construcție al acelor lucrări.

— Prin decretul regal No. 1977 din 18 Maiu 1906, s'a aprobat jurnalele Consiliului de miniștri No. 494, 495, 497, 498, 500, 501, 504, 505, 506, 507, 508, 522 din 20 Martie, 558, 560 din 24 Martie 611, 615 și 624 din 31 Martie anul curent, relative la numirile și schimbările făcute în personalul serviciului de poduri și șosele, după cum urmează:

D. Athanase Voiculescu este numit pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de desenator la serviciul exterior de poduri și șosele.

D. inginer-ordinar clasa III Ilie Anghelescu, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut pe ziua de 1 Aprilie 1906, în

cadrul ordinar și numit, pe aceeași zi, în serviciul exterior de poduri și șosele.

D. inginer ordinar clasa I Constantin Georgescu, aflat în disponibilitate, este rechemat în activitate, în cadrul ordinar al corpului tehnic și numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele.

D. Niță R. Jipa, absolvent cu diplomă al secțiunii conducto-
rilor, este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior și,
totdeodată, este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic cu gradul de
conductor clasa III;

D. conductor clasa II, Dimitrie Crăciunescu, aflat în disponibi-
litate, este rechemat în activitate și numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906,
în serviciul exterior;

D-nii ingineri și conductori, cari se găseau în serviciul tehnic
județean și notați în tablourile anexate la jurnalele No. 494 și 495,
sunt trecuți, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul de poduri și
șosele, conform prevederilor art. 40 din noua lege a drumurilor;

D-nii: Dimitrie Mateescu și Constantin Popescu, sunt numiți,
pe ziua de 1 Aprilie 1906, cel d'întâiu în postul de desemnator și
cel de al doilea în postul de copist-magaziner;

D. Ioan I. Arapu, absolvent cu diplomă al școalei de arte și
manufacturi din Paris, este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în
serviciul exterior de poduri și șosele;

D. inginer Dimitrie Mihăilescu, absolvent cu diplomă al școalei
naționale de poduri și șosele și d-l Dimitrie T. Sencovici, absolvent
cu diplomă al Academiei de mine din Freiberg, sunt numiți pe ziua
de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior și, totdeodată, sunt admiși,
pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer-ordinar
clasa III;

D. M. Șerbănescu este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în
postul de copist-magaziner, în serviciul exterior;

D. inginer-șef clasa II, Paul G. Cantuniari, șef al circumscrip-
țiunii VI, și d. inginer-șef, clasa I, George Teodoru, șef al circum-
scripțiunii VIII, sunt transferați, în interes de serviciu, pe ziua de
1 Aprilie 1906, unul în locul celui-lalt;

D. inginer-ordinar clasa III, Aurel Smântânescu, aflat în cadrul

detașat al corpului tehnic, este trecut, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în cadrul ordinar și numit, pe aceeași zi, în serviciul exterior;

D-nii impiegați, cari se găseau în serviciul tehnic județean, sunt trecuți, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, cu salariile prevăzute în budgetul ministerului pe exercițiul 1906—1907;

D. inginer Toma Constantinescu, absolvent cu certificat al școlii naționale de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906 în serviciul exterior de poduri și șosele.

Sunt numiți, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, următorii picberi principali, și anume:

D-nii: Iulian Moisescu, Constantin Popescu, Alexandru Ionescu și Grigore Urechescu, la județul Gorj;

D-nii: Ion Manceș, Th. Pelalb, Ștefan Cogălniceanu și Constantin A. Voluță, la județul Iași;

D. Constantin Boicescu, la județul Vâlcea.

— Prin decisiunea ministerială No. 9939 din 19 Maiu 1906, d-l conductor clasa I, Ion Antofiloiu din serviciul de poduri și șosele din județul Vlașca, este suspendat din funcțiune pe timp de două luni, cu începere dela 20 Maiu 1906, și fără drept la salariu sau alte indemnisiări pe timpul suspendării, ca măsură disciplinară, conform art. 24, alin. c și art. 29 din legea pentru organizarea corpului tehnic, pentru neregularități în serviciu și indisciplină.

— Prin decisiunea ministerială No. 10293 din 24 Maiu 1906, d-nii conducători notați mai jos, însărcinați cu supravegherea căilor naționale din județele arătate în dreptu-le, sunt transferați după a lor cerere, pe ziua de 1 Iunie 1906, după cum urmează:

D. conductor clasa I, Vasile Constantinescu, dela județul Romanai la județele Olt și Teleorman;

D. conductor clasa II, Ioan N. Ionescu, dela județele Olt și Teleorman la județul Muscel;

D. conductor clasa II, Anghel Antonescu dela județul Muscel la județul Românați.

— Prin decisiunea ministerială cu No. 10301 din 24 Maiu

1906, d. Constantin Constantinescu, actual ajutor-mecanic la pompa dela hypodrom, este înaintat pe ziua de 1 Iunie 1906, în postul vacant de mecanic la cilindrele compresoare ale direcțiunei serviciului de poduri și șosele, cu salariul lunar de 150 lei, prevăzut la art. 13 al bugetului pe exercițiul curent.

Serviciul județean

Prin decretul regal cu No. 1800 din 9 Maiu 1906, după propunerea făcută prin raport de același d. ministru, d. Dumitru M. Nicolau este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, ca director al pepinierelor județului Râmnicu-Sărat, post prevăzut în bugetul drumurilor din acel județ pe exercițiul 1906—1907.

În serviciile hydraulice.

Prin decretul regal cu No. 1806 din 9 mai 1906, d-l Aurel Badovici este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în postul de desemnator la serviciul direcțiunei pentru construcțiunea portului Constanța, cu salariu lunar de 227 lei, plătindu-se de la cap. VIII, § 14, al bugetului porturilor pe exercițiul curent 1906—1907;

— Prin decretul regal cu No. 1807 din 9 Mai 1906, s'a aprobat următoarele numiri în personalul șantierului naval din T-Severin, pe ziua de 1 Aprilie 1906 după cum urmează:

D-l M. Dumitrescu, actual șef de atelier naval, în postul de maestru-lăcătuș naval, cu salariu lunar de 300 lei, în locul d-lui D. Pârvolescu, demisionat.

D-l Ioan Stavar, actualmente însărcinat în mod provizoriu cu conducerea atelierului mecanic, în postul de șef al atelierului mecanic, cu salariul lunar de 200 lei, în locul rămas vacant prin încetarea din viață a lui Nicolae Stavar.

— Prin decretul regal cu No. 1.837 din 15 Maiu 1906, d-nii Aman Grigore și Scredeanu Dumitru, actuali picheri în serviciul hydraulic, sunt numiți, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în posturile de agenți clasa IV la serviciul de navigațiune fluvială, plătindu-se dela alocațiunea prevăzută la art. 2 al bugetului pe exercițiul curent. 1906—1907.

— Prin decretul regal cu No. 1.841 din 15 Maiu 1906, d-l Ioan Vartanovici, actual mecanic la motoarele și pompele stațiunii de petrol din portul Constanța, cu diurnă lunară de 235 lei, este înaintat, pe ziua de 1 Maiu 1906, în aceeași funcțiune, cu salariu lunar de 250 lei, prevăzut în budgetul pe exercițiul curent 1906—1907.

— Prin decretul regal cu No. 1.845 din 15 Maiu 1906, d-l Dumitru Tufescu, actual picher șef de echipă la întreținerea portului Constanța, cu salariu lunar de 183 lei, este înaintat, pe ziua de 1 Maiu 1906, în aceeași funcțiune cu salariu lunar de 210 lei, prevăzut în budgetul pe exercițiul curent 1906—1907; iar d-l Adolf Gheorghiu este numit, pe aceeași zi, în postul de mecanic electrician, cu salariu lunar de 210 lei.

— Prin decretul regal cu No. 1.971 din 18 Maiu 1906, s'a aprobat jurnalul consiliului de miniștri No. 496 din 20 Martie a. c., și s'a primit demisiunea d-lui Căplescu Mihail, pe ziua de 1 Aprilie 1906 din postul de căpitan secund cl. I, ce ocupa în serviciul de navigație fluvială.

— Prin decretul regal No. 1.974 din 18 Mai 1906, având în vedere jurnalele Consiliului de miniștri No. 773 din 11 Aprilie, 872 și 873 din 19 Aprilie curent;

In baza decretului nostru No. 1.255 din 12 Martie 1906, s'a aprobat jurnalele Consiliului de miniștrii, mai sus citate, relative la numirea și înaintările făcute, pe ziua de 1 Aprilie 1906, în personalul direcțiunei serviciului idraulic, după cum urmează:

D-l Toma I. Gâlcă, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, este numit în postul creat din nou prin budgetul porturilor pe exercițiul 1906—1907, și totdeauna este admis în corpul tehnic cu gradul de inginer-ordinar clasa III.

D-l Teodor Popescu, registrator, este trecut în postul de desenator, cu salariu lunar de 227 lei, creat din nou prin budgetul pe exercițiul curent 1906—1907.

D-l Vasile Obedeianu, impiecat la serviciul de navigațiune fluvială, este trecut în postul de registrator în serviciul idraulic central, cu salariu lunar de 165 lei, prevăzut în budget.

D-l Ion Dumitrescu, picher, este înaintat în postul de magaziner-conservator, în locul d-lui Grigore I. Rădulescu, trecut ca picher.

— Prin decretul regal No. 1.975, din 18 Mai 1906, s'a aprobat jurnalul Consiliului de miniștrii No. 871 din 19 Aprilie a. c., prin care următorii impiegați din serviciul de navigațiune fluvială sunt înaintați pe ziua de 1 Aprilie 1906, conform prevederilor budgetare pe exercițiul 1906—1907, și anume:

D-nii : Anastasiu Marin, Teodorescu Dumitru și Stănculescu Ștefan, șefi de biuro, cu salariu lunar de 227 lei, în aceeași calitate, cu salariu lunar de 312 lei.

D-l Magiurea Ion, actual capitan-secund clasa II, cu salariu lunar de 183 lei, în postul de căpitan-secund clasa I, cu salariu lunar de 227 lei.

D-nii : Naca George și Hristache Popa, căpitani-secunzi clasa III, cu salariu lunar de 141 lei, în posturile de căpitani-secunzi clasa II, cu salariu lunar de 183 lei.

D-l Nicolescu Mihail, actual agent clasa V, cu salariu lunar de 141 lei, în postul de impiecat clasa I, cu salariu lunar de 183 lei.

D-nii : Ionescu Dumitru, Hristescu Gheorghe și Balai Dumitru, actuali impiegați clasa III, cu salariu lunar de 141 lei, în posturile de impiegați clasa II, cu salariu lunar de 168 lei.

D-l Dobrescu Toma, actual registrator-arhivar, cu salariu lunar de 141 lei, în aceeași calitate, cu salariu lunar de 168 lei.

D-l Belloiu Basile, actual casier, cu salariu lunar de 241 lei, în aceeași calitate, cu salariu lunar de 272 lei.

D-l Padimatopol Diamandi, actual agent clasa III, cu salariu lunar de 183 lei, și d-l Bucur Ion, actual agent clasa V, cu salariu lunar de 141 lei, în posturile de agenți clasa II, cu salariu lunar de 207 lei fiecare.

D-l Tatomirescu Mihail, actual agent clasa IV, cu salariu lunar de 168 lei, în postul de agent clasa III, cu salariu lunar de 183 lei.

D-nii : Gheorghiu Lazăr, Iovanelli Ion și Buță Alexandru, actuali agenți clasa V, cu salariu lunar de 141 lei, în posturile de agenți clasa IV, cu salariu lunar de 168 lei fiecare.

D-l Dănilă Petru, actual mecanic clasa I, cu salariu lunar de 200 lei, în aceeași calitate, cu salariu lunar de 225 lei.

D-l Dordea Nicolae, actual pilot clasa III, cu salariu lunar de 135 lei, în postul de pilot clasa II, cu salariu lunar de 160 lei.

D-l Vasilescu Nicolae, actual pilot clasa I, cu salariu lunar de 180 lei, în postul de căpitan-secund clasa II, su salariu lunar de 183 lei.

— Prin decretul regal cu No. 2021 din 19 Maiu 1906, d-l Ion Stavăr, actual șef de atelier mecanic la șantierul naval din Turnu-Severin, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Maiu 1906, pentru că a părăsit postul fără permisiune.

— Cu deciziunea ministerială No. 9050 din 8 Maiu 1906, sunt numiți, pe ziua de 1 Maiu 1906, în personalul întreținerii porturilor maritime din județul Constanța :

D-l Ion Ciuhureanu, în postul de supraveghetor de platforme, cu salariul lunar de 150 lei ;

D-nii : Tudor Dumitru, Anghel Savu și Cârstea Gheorghe, în posturile de ajutori-scafandrieri, cu diurna lunară de 77 lei fiecare.

D. Dumitru Alexandru Brutaru, în postul de ajutor-lemnar, cu diurnă lunară de 90 lei ;

D-nii : Albert Olaru și Ion Drăghinici, mecanici la sirena, cu salariu lunar de 125 lei fiecare ;

D-nii : Oprea Cerbu și Nicolae Severin, barcagii pentru fare, cu diurnă lunară de 77 lei fiecare ;

D-nii : Dumitru Grigore și Gavrilă Balcan, fochiști pentru lumina electrică, cu salariul lunar de 125 lei fiecare ;

D-nii : Petru Gordin și Nicolae Chiriac, lucrători permanenți, cu diurnă lunară de 77 lei fiecare.

— Cu deciziunea ministerială No. 9051 din 8 Maiu 1906, sunt numiți, pe ziua de 1 Maiu 1906, în personalul stațiunii de petrol din portul Constanța :

D-l Pavel Mărgărit, în postul de ținător de registre, cu salariul lunar de 140 lei ;

D-nii : Tador Pușcașiu, Nicolae Mârza, Vasile Ștefănescu, Ștefan Ivănceanu, Ion Ciucă și Zaharia Neagu, păzitori-lucrători auxiliari, cu diurna lunară de 75 lei ;

D-nii : Paraschiv Rădulescu și Ștefan Petru, barcagii la încărcarea vapoarelor, cu diurna lunară de 77 lei.

— Cu deciziunea ministerială No. 9335 din 16 Maiu 1906, d-l Teodor Ivanovici este numit pe ziua de 1 Maiu 1906, în postul de mecanic la sirena dela Tuzla, în locul d-lui D. Rolea, demisionat pe aceeași zi.

— Cu deciziunea ministerială No. 9650 din 18 Maiu 1906, d-l Ion C. Stănescu, este numit, pe ziua de 1 Maiu 1906, în postul de focar-ordinar la serviciul hidraulic, în locul tocarului Gr. G. Gheorghiu, demisionat pe aceeași zi.

In serviciul de navigațiune maritimă.

Prin decretul regal cu No. 1.834 din 15 Maiu 1906, d-l Hubert George I., actual impiegat clasa V în serviciul de navigațiune maritimă, este confirmat în postul ce ocupă, de oarece a prezentat acte prin care dovedește că posedă calitatea de cetățean român.

— Prin decretul regal No. 1980 din 18 Maiu 1906, s'a aprobat jurnalele Consiliului de miniștri No. 863, 869 și 870 din 19 Aprilie a. c., relative la numirile, înaintările și confirmările făcute pe ziua de 1 Aprilie 1906, în personalul serviciului de navigațiune maritimă, după cum urmează:

Sunt numiți :

D. Gheorghiu Ioan, în postul de impiegat clasa III, cu salariul lunar de 225 lei.

D. Nicolau Dumitru, în postul de sub-agent cu salariul lunar de 175 lei.

D. Boțan Constantin în postul de oficer principal clasa III, cu salariul lunar de 300 lei.

Sunt înaintați :

D. inginer-stagiari Ghika Ion D., mecanic clasa III, în postul de șef de biurou clasa I, cu salariul lunar de 400 lei ;

D. Cotoșman Virgiliu, impiegat definitiv clasa IV, în postul de impiegat clasa III, cu salariul lunar de 225 lei.

D. Eanescu Nicolae, impiegat definitiv clasa V, în postul de impiegat clasa IV, cu salariul lunar de 200 lei.

D. Florescu Constantin Gh., impiegat definitiv clasa V, în postul de impiegat clasa IV, cu salariul lunar de 175 lei.

D. Chiriac Gheorghe, oficer clasa III, în postul de oficer clasa II, cu salariul lunar de 200 lei.

D. Brânzei Ion V., sub-mecanic clasa III, în postul de sub-mecanic clasa II, cu salariul lunar de 200 lei.

D. Locotenent-comandor Periețeanu Constantin, căpitan principal clasa II, în postul de căpitan principal clasa I cu salariul lunar de 600 lei.

D. Locotenent-comandor Ciuchi Constantin, căpitan clasa I, în postul de căpitan principal clasa II, cu salariul lunar de 550 lei.

D-nii: Brânzei Dumitru și Constantinescu Zalomit, oficer clasa I. în posturile de oficeri principali clasa III, cu salariul lunar de lei 300.

D. Boruga Ion, sub-mecanic clasa III, în postul de sub-mecanic clasa I, cu salariul lunar de 200 lei

D-nii: Negoescu Nicolae, Preda Constantin, Ionescu Nicolae și Sandu Marin, sub-mecanici clasa IV, în posturile de sub-mecanici clasa III, cu salariul lunar de 175 lei.

Sunt confirmați :

D-nii : Văleanu Alexandru și Oprescu Constantin, șefi de biurow special, în aceiași calitate cu salariul lunar de 450 lei fie-care.

D. Clain Cristache, actual sub-șef de biurow, în postul de șef de biurow clasa III, cu salariul lunar de 300 lei.

D. Zlătescu Paraschiv, impiegat definitiv clasa I, în postul de impiegat clasa I, cu salariul de 275 lei.

D. Nicolescu V. Nicolae, impiegat definitiv clasa II în postul de impiegat clasa II, cu salariul lunar de 250 lei.

D-nii: Dulgheru Gheorghe și Diamandopol Anton, impiegați definitiv clasa III, în posturile de impiegați clasa III, cu salariul lunar de 225 lei fie-care.

D-nii: Aureliu Scarlat, Andoniu Nicolae, Bucurescu Petre, Pascal Dumitru și Caralea Paul, impiegați definitiv clasa IV, în posturile de impiegați clasa IV, cu salariul lunar de 200 lei.

D-nii: Radacovici Gabriel, Teișanu Teodor, Anastasiu Ion, Diacu Gheorghe, Vasilescu State, Vasilescu Nicolae și d-na Reno Eca-

terina, impiegați definitivii clasa V, în posturile de impiegați clasa V, cu salariul lunar de 175 lei.

D. Locotenent comandor Boerescu Cezar, inspector de vapoare, în postul de inspector de vapoare comandant de rezervă, cu salariul lunar de 700 lei.

D. Lăpușneanu Gheorghe, inspector de mașini, în aceeași funcțiune, cu salariul lunar de 575 lei.

D. Simu Ion, agent, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 350 lei.

D. Jean Gheorghe, sub agent, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 350 lei.

D. Besnea Ioan, șef de magazie, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 275 lei.

D. Ștefănescu Alexandru, sub-agent, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 250 lei.

D-nii: Costea Constantin și Dumitrescu Constantin, șefi de echipaj clasa I, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 175 lei fie-care.

D. Păcurariu Corneliu medic, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 375 lei.

D-nii: Filip Ion, Vasilescu Dumitru și Petrescu Petre, ofițeri clasa III, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 175 lei fie-care.

D. Ionescu Dumitru, sub-mecanic clasa I, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 250 lei.

D. Gheorghe Anghel, sub-mecanic clasa III, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 175 lei.

— Prin decretul regal cu No. 2013 din 19 Maiu 1906, d-l Gheorghe Elefteriu este numit, pe ziua de 1 Maiu 1906, în postul de sub-mecanic clasa II la serviciul de navigațiune maritimă, cu salariul lunar de 200 lei, prevăzut în bugetul pe exercițiul curent.

— Prin decretul regal cu No. 2014 din 19 Maiu 1906, d-l Lupescu Petre P., actual impieगत definitiv clasa I în serviciul administrațiunei căilor ferate, este trecut, pe ziua de 20 Maiu 1906, în postul vacant de șef de biurou la contabilitatea direcțiunei serviciului de navigațiune maritimă.

— Prin decretul regal cu No. 2022 din 19 Maiu 1906, s'a primit demisiunea d-lui Tomescu Gheorghe, pe ziua de 16 Aprilie 1906, din postul de mecanic clasa I, ce ocupa în serviciul de navigațiune maritimă.

— Prin decretul regal cu No. 2023 din 19 Maiu 1906, d-l Tăut Eugeniu, actual căpitan clasa II în serviciul de navigațiune maritimă, este înaintat, pe ziua de 1 Iunie 1906, în postul de căpitan clasa I, la același serviciu, cu salariul lunar de 500 lei.

In învățământ

— Prin decretul regal No. 1843 din 15 Maiu 1906, după propunerea făcută prin raport de același d. ministru, d. George Teodoru actual autograf la direcțiunea școalei naționale de poduri și șosele, este înaintat, pe ziua de 1 Maiu 1906, în postul vacant de contabil al acelei școale; iar în postul de autograf, în locul d-lui Teodoru, este numit, pe aceeași zi, d. Emanoil Comănescu, actual copist în serviciul de poduri și șosele din județul Ilfov.

In administrațiunea căilor ferate

Prin decretul regal cu No. 1.791 din 9 Mai 1906, d. inginer șef clasa I Baiulescu Romulus, actual șef de diviziune la serviciul pentru reconstruirea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate, este numit, pe ziua de 1/14 Maiu 1906, în postul de sub-șef de serviciu la serviciul lucrărilor noi din aceeași administrație.

— Prin decretul regal cu No. 1.792 din 9 Mai 1906, d. inginer șef clasa II Checais Alexandru, actual șef de secțiune în administrațiunea căilor ferate, este numit, pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1906, în postul de sub-șef de diviziune.

— Prin decretul regal cu No. 1.793 din 9 Maiu 1906, d. inginer-șef clasa II Corneliu Bălțeanu, seful serviciului tehnic din județul Prahova, este numit în postul de șef de secțiune în adminis-

trațiunea căilor ferate, pe ziua de 1/14 Aprilie 1906, când a fost chemat în serviciu.

— Prin decretul regal cu No. 1.794 din 9 Maiu 1906, d. inginer-șef clasa I Danielescu Dimitrie N., actual inspector de mișcare în administrațiunea căilor ferate, este numit, pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1906, în postul de sub-șef de serviciu la serviciul de mișcare din aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 1.795 din 9 Maiu 1906, d. inginer-șef clasa II Periețeann Alexandru, actual sub-șef de diviziune în serviciul administrațiunei căilor ferate, este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1906 st. n., în postul de inspector de mișcare în aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal No. 1.801 din 9 Maiu 1906, d. Popescu Ion R., actual impiegat definitiv clasa IV în serviciul administrațiunei căilor ferate, este reintegrat, pe ziua de 16 Maiu st. n. 1906, în postul de impiegat definitiv clasa III în aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 1.802 din 9 Maiu 1906, d. Hubert Alexandru I., actual controlor clasa II în administrațiunea căilor ferate, este confirmat la postul ce ocupă, de oare ce a prezentat acte prin care dovedește că posedă calitatea de cetățean român.

— Prin decretul regal cu No. 1.836 din 15 Maiu 1906, d-l Ieremievici Efrem, actual controlor clasa I în serviciul administrațiunei căilor ferate, care, prin legea sancționată cu înaltul decret regal cu No. 1.177 din 10 Martie 1906, și promulgată în *Monitorul Oficial* cu No. 279 din 18/31 Martie a. c., a obținut calitatea de cetățean român, este confirmat în postul ce ocupă în sus-zisa administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 1.838 din 15 Maiu 1906, următorii impiegati din administrațiunea căilor ferate sunt numiți, pe ziua de 16 Maiu st. n. 1906, după cum urmează:

D. Carastan Stelian, actual casier clasa I, în postul de șef de gară clasa II;

D. Petrescu Mihail, actual șef de gară clasa III, în postul de șef de gară clasa II;

D. Brăescu Achil M., actual impiegat de mișcare cl. I, în postul de impiegat definitiv clasa III;

D. Turbatu Miron, actual impiegat de mișcare clasa I, în postul de șef de gară clasa III.

— Prin decretul regal cu No. 1.839 din 15 Maiu 1906, d-l Petrescu Ion este destituit, pe ziua de 21 Ianuarie st. n. 1906, din postul de impiegat de mișcare clasa I, ce ocupă în serviciul administrațiunei căilor ferate, pentru părăsirea postului fără permisiune și fiindcă cu toate somațiunile ce i s'au făcut, a refuzat să-și reia serviciul.

— Prin decretul regal cu No. 1.973 din 18 Maiu 1906, sunt înaintați pe ziua de 1 Maiu st. n. 1906, următorii impiegați din serviciul administrațiunei căilor ferate, și anume:

D. Petrescu Constantin al III-lea, actual impiegat definitiv cl. II, în postul de impiegat definitiv cl. I;

D-nii Tetorian-Brif Alexandru C. și Chirovici Ion P., actuali impiegați definitivi clasa III, în posturile de impiegați definitivi cl. II;

D. Fulga Lazăr L. actual verificador clasa II și d-l Burduloiu Dumitru I., actual impiegat definitiv cl. IV, în posturile de impiegați definitivi clasa III.

— Prin decretul regal No. 1976 din 18 Maiu 1906, sunt înaintați, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, următorii impiegați din serviciul administrațiunei căilor ferate, și anume:

D. Comănescu George, actual controlor clasa I, în postul de șef de gară principală;

D. Mușat Iulian, actual controlor clasa I, și d-nii: Călinescu Ion și Tâmpeanu Virgiliu G., actuali șefi de gară clasa II, în posturile de șefi de gară clasa I;

D. Verdeș Vasile N., actual casier clasa II; d. Gheorghiu Vasile, actual impiegat definitiv clasa II, și d-nii Marinescu Alexandru, Mărgăritescu Nicolae N., Dragomirescu Nicolae, Gherasim Ion V. Pătulescu Dumitru P. și Dumitrescu Ion, actuali șefi de gară clasa III, în posturile de șefi de gară clasa II;

D-nii: Petrescu Ilie D., Ionescu Nicolae, Zissu Gheorghe, Donca Gheorghe I., Meran Nicolae I., Marinescu Mihail Gh., actuali șefi de gară clasa IV, și d-nii Răceanu Dimitrie T. și Rădulescu Florea, actuali impiegați de mișcare clasa II, în posturile de șefi de gară clasa III;

D-nii: Săvescu George și Reguta Gheorghe, actuali casieri clasa I, în posturile de șefi de magazie clasa I;

D-nii: Aricescu Constantin, George Temistocle, Mihăescu Constantin, actuali controlori clasa II, d. Cogălniceanu Alexandru, actual șef de gară clasa II, în posturile de controlori clasa I;

D. Protopopescu Teodor G., actual șef de gară clasa II, și d-nii: Buzescu George, Stănescu Paul, Râpanu Constantin și Ohl. Constantin, actuali șefi de gară clasa III, în posturile de controlori clasa II;

D-nii Rădulescu Gheorghe și Popovici Christea I, actuali impiegați definitiv clasa II, în posturile de impiegați definitiv clasa I;

D-nii: Tomasian Garabet, Protopopescu Nicolae St., Anastasiu George și Batcinsky Mihail V., actuali impiegați definitiv clasa III, în posturile de impiegați definitiv clasa II;

D-nii Holescu Andrei St., Gabor Teodor V., Anastasiu Ion și Mardary Constantin Gr., actuali impiegați definitiv clasa IV, în posturile de impiegați definitiv clasa III;

D-nii: Folescu Constantin și Ianculescu Teodor, actuali casieri clasa II, și d. Drăgănescu Grigore, actual impiecat definitiv clasa I, în posturile de casieri clasa I;

D. Gologan Gheorghe, actual casier clasa III, în postul de casier clasa II.

— Prin decretul regal No. 1981 din 18 Maiu 1906, se aprobă jurnalele consiliului de miniștri No. 499, 502, 503, 509, 524 din 20 Martie; No. 612, 613, 614, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623 din 31 Martie; No. 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866 și 867 din 19 Aprilie anul curent, relative la numirile și schimbările făcute în personalul administrațiunei căilor ferate, după cum urmează :

D. Zamfirescu Emanoil, șef de biurou special, este numit, pe

ziua de 1/14 Aprilie 1906, în postul de șef al contabilității serviciului pentru reconstruirea și consolidarea podurilor.

D. inginer-ordinar clasa II Vernescu Teodor G., inginer de tracțiune, este înaintat pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de subinspector de tracțiune.

D. inginer-ordinar clasa III Moisiu Gheorghe Gr., șef de deposit clasa II, este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de inginer de tracțiune;

D. Marinescu Ion, impiegat definitiv clasa I, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, pentru motiv de boală îndelungată.

D. Teodor Constantin, supraveghetor de lucrări, este numit, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de impiegat definitiv clasa III;

D. Zamfirescu Vasile, șef de deposit clasa III, este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de șef de deposit clasa II.

D. Petrescu Constantin, sub-șef de depozit clasa III, este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1906, în postul de sub-șef de depozit clasa II;

D-nii: Mertic Ion, Zetreanu Sterian M., Mareș Nicolae N. și Sărbulescu Ion, mecanici clasa II, sunt înaintați, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în posturile de sub-șefi de deposit clasa III.

D-nii: Vasilescu Simion și Agemolu Constantin M., impiegati definitivi clasa IV, sunt înaintați, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în posturile de impiegati definitivi clasa III.

D. inginer Teodoreanu Ion, absolvent cu certificat al școalei naționale de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 1 (14) Aprilie 1906, în postul de asistent în serviciul lucrărilor noi și se admite, pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic, cu gradul de inginer-stagiar.

D. inginer-șef clasa II Petrescu Nicolae, aflat în disponibilitate, este rechemat în activitate și numit, pe ziua de 1 (14) Aprilie 1906, în postul de șef de secțiune în serviciul lucrărilor noi.

D. Georgescu Gheorghe este rechemat în serviciu, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de mecanic clasa III.

D. Nicolescu Dumitru este rechemat în serviciu, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de mecanic clasa I.

D. Turculet Octav C. este numit, pe ziua de 1 Aprilie stil

nou 1906, în postul de secretar la serviciul de secretariat și contabilitate generală.

D. inginer-ordinar clasa I Guțu Victor St., sub inspector de tracțiune, este numit, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de inginer de tracțiune.

D. Botez Eugen I., absolvent al școalei politehnice din Zurich, maestru, este înaintat pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de inginer-asistent și totdeodată, admis în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a acestui corp.

D. Jipa Petre St., absolvent cu diplomă al secțiunii conductoarelor, este numit, pe ziua de 15 Aprilie stil nou 1906, în postul de conductor clasa III.

D. Angheliu George, este numit, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de desemnator în serviciul lucrărilor noi.

D. Tăutu Eugen, este numit în postul de căpitan clasa II pe vapoarele serviciului de navigațiune maritimă, pe ziua de 10 Martie stil nou 1906, când a fost imbarcat.

D. inginer-ordinar clasa III Dobrovici George C., inginer-asistent, este numit, pe ziua de 4 Aprilie stil nou 1906, în postul de sub-administrator al docurilor din Galați.

D. Grecescu Tiberiu C., mecanic. în postul de desemnator.

D. Andreescu Scarlat, verificator clasa I, în postul de impiegat la docurile din Brăila.

D. inginer-ordinar clasa III Moisiu Gheorghe Gr., este considerat ca înaintat, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de sub-inspector de tracțiune.

D. inginer-ordinar clasa I Guțu Victor St., este considerat ca numit, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de inginer-asistent.

D-nii ingineri : Gheorghiu Ion V., Alexandrescu Nicolae G., Nițescu Emil G. și Sfîntescu Tiberiu I, controlori clasa II, sunt numiți, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în posturile de ingineri-ordinari clasa III, și totdeodată admiși, pe aceiași zi, în corpul tehnic, cu gradul de ingineri-ordinari clasa III.

D. Bolintineanu Alexandru, impiegat definitiv clasa III, este

licențiat din serviciu, pe ziua de 1 (14) Aprilie 1906, pentru motiv de boală îndelungată.

D. Vasilescu Stoian Șerban, casier clasa II, este numit, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de impiegat la docurile din Brăila.

D. Bogdan Mihail C., absolvent cu diplomă al secțiunii conducătorilor, este numit, pe ziua de 16 (29) Aprilie 1906, în postul de conductor la serviciul lucrărilor noi, și totdeodată este admis, pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic, cu gradul de conductor clasa III.

D. inginer-ordinar clasa III Enacovici Titus, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut în cadrul ordinar al aceleiași corp și numit, pe ziua de 16 (29) Aprilie 1906, în postul de inginer-asistent la serviciul lucrărilor noi.

D-nii ingineri : Popovici Alexandru și Enăceanu Anghel, absolvenți cu certificat ai școalei naționale de poduri și șosele, sunt numiți, pe ziua de 16 (29) Aprilie 1906, în posturile de ingineri-asistenți, și totdeodată sunt admiși, pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer-stagiar.

D. inginer-șef clasa II Elie Bujoiu, d-l inginer-ordinar clasa III Ionescu Dimitrie și d-l inginer-stagiar Vartan David, aflați în disponibilitate, sunt rechemati în activitate și numiți, pe ziua de 16 (29) Aprilie 1906, în serviciul lucrărilor noi : d-l inginer-șef Bujoiu în funcțiunea de șef de diviziune ; iar d-nii ingineri Ionescu și Vartan în funcțiunea de asistent.

— Prin decretul regal cu No. 2016 din 19 Maiu 1906, d-l inginer-ordinar clasa I Botez Teodor I., actual șef de secțiune la serviciul de întreținere din administrațiunea căilor ferate, este trecut pe ziua de 1 Iunie st. n. 1906, în aceeași calitate, la serviciul lucrărilor noi din sus zisa administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 2017 din 19 Maiu 1906, d-l inginer-ordinar clasa II Hurmuzescu Mihail D., actual inginer-asistent în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Iunie stil nou 1906, în postul de șef de secțiune în aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 2019 din 19 Maiu 1906, d-l Tomescu Constantin, este numit, pe ziua de 16/29 Maiu 1906, în postul de impiegat clasa IV la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 2020 din 19 Maiu 1906, d-l Predescu Gheorghe, actual montator în serviciul administrațiunei căilor ferate, este numit, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, în postul de maestru-ajutor clasa II, în aceiași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 2024 din 19 Maiu 1906, sunt înaintați, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1906, următorii impiegați din serviciul administrațiunei căilor ferate, și anume:

D. Tihoiu Alexandru, actual electrician, în postul de maestru-ajutor clasa II;

D-nii Ionescu Dumitru și Vântu Constantin, actuali șefi de echipă, în posturile de maeștri-ajutori clasa II;

D. Tulei Avram G., actual tâmplar, în postul de maestru-ajutor clasa II.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

Prin decretul regal No. 1.696 din 6 Maiu 1906, s'a aprobat Jurnalul consiliului miniștrilor sub No. 952, încheiat în ședința dela 3 Maiu a. c.

Se deschide pe seama ministerului lucrărilor publice un credit extraordinar de lei 45.000, pentru acoperirea în parte a cheltuelilor de construcțiune a unui pod stabil peste Siret, între Adjudul-Vechiu și Homocea.

Acest credit se va trece prin conturile exercițiului 1906/907, și se va acoperi din fondul prevăzut în budgetul general al Statului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

— Prin decretul regal cu No. 1.895 din 16 Maiu 1906 s'a aprobat Jurnalul consiliului miniștrilor cu No. 908, încheiat în ședința dela 26 Aprilie 1906, prin care s'a încuviințat deschiderea unui credit extra-

ordinar de lei 200.000, asupra bugetului pe exercițiul 1905—1906, pentru lichidarea drepturilor Casei Howaldswerke din Kiel, relativ la construcțiunea vaselor „Turnu-Severin“ și „Constanța“ și docul plutitor din Galați.

— Prin decretul regal No. 2.183 din 26 Maiu 1906, s'a aprobat Jurnalul consiliului de miniștri cu No. 627 din 31 Martie a. c., prin care se face următorul virement și modificare în bugetul extraordinar al drumurilor județului Ilfov pe exercițiul 1905—1906, și anume:

Lei 10.000 se reduc dela art. 1 „Fond pentru construiți de poduri, podețe, etc și se adaogă la art. 4“, „pentru cumpărarea unui automobil“, și

Lei 20.000 se reduc din excedentul acelui buget, fond ce se află consemnat la Casa de depuneri, și se înscrie sub un nou articol și capitol cu redacția: „Pentru facerea studiilor complimentare ale liniei ferate București (Obor)-Oltenița (Port), și care sumă se va restitui bugetului drumurilor din resursele bugetului special al calei ferate“.

— Prin decretul regal No. 2.184 din 26 Maiu 1906, s'a aprobat de Jurnalul consiliului de miniștri cu No. 629 din 31 Martie a. c., prin care se autoriză prefectura județului Ilfov să cumpere prin bună-învoială dela d-l Leon Leonida un automobil de 40 cai putere, marca „Gobron Brillié“ cu accesoriile, pentru suma de 35.000 lei.

— Prin decretul regal No. 2.185 din 26 Maiu 1906, s'a aprobat Jurnalul consiliului de miniștri cu No. 628 din 31 Martie a. c., prin care se modifică bugetul extraordinar al drumurilor județului Ilfov pe exercițiul 1905—1906, în modul următor:

Lei 5.000 se reduc dela art. 2 „Pentru aprovizionarea de pietriș și piatră spartă pentru șosele, după anexa A“, și se adaogă la art. 4 al aceluiasi buget, formând un total de 25.000 lei pentru cumpărarea unui automobil.

— Prin decretul regal No. 2186 din 26 Maiu 1906, s'a aprobat jurnalul consiliului de miniștri cu No. 485 din 20 Martie, prin care s'a autorizat ca prefectura județului Prahova să contracteze cu casa

Ganz & C-nie, din Budapesta, în limita sumei de lei 393.585 pentru predarea franco Predeal, în termen de 8 luni dela semnarea contractului, a următorului material rulant necesar liniei ferate din inițiativă privată Ploești-Văleni-de-Munte. și anume:

- 1) 15 vagoane de marfă typ G, fără frână, cu lei aur 3.630 unul, sau în total lei aur 54.450;
- 2) 5 vagoane idem, cu frână, a lei aur 4.210 unul, sau în total lei aur 21.050;
- 3) 15 vagoane de marfă cu borduri înalte, tip k, fără frână a lei aur 2.925 unul, sau în total lei aur 43.875;
- 4) 5 vagoane idem, cu frână, a lei aur 3.260 unul, sau în total, lei aur 16.300;
- 5) 15 vagoane platformă tip Kn., fără frână, a lei aur 2.600 unul, sau în total lei aur 39.000;
- 6) 5 vagoane idem, cu frână, a lei aur 2.910 unul, sau în total lei aur 14 550;
- 7) 3 vagoane automotoare, cu frână, cu aer comprimat, sistem Boecker, a lei aur 50.260 unul, sau în total lei aur 150.780, și
- 8) 3 vagoane de remorcă pentru călători, a lei aur 17.860 unul sau în total lei aur 53.580.

PARTEA NEOFICIALA

INFORMAȚIUNI FINANCIARE, STATISTICE ȘI ALTELE

PORTURI

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu pe luna Februarie 1906

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu încasate în luna Februarie 1906, în acele 26 de porturi unde aceste taxe se percep actualmente reprezintă suma totală de 166.825 lei, 70 bani.

În această sumă de lei 166.825 bani 70, taxele de o jumătate la sută figurează pentru 151.126 lei, 10 bani, acele de cheiagiu pentru 15.674 lei, 75 bani și diferențele privitoare la taxări greșite din lunile precedente au dat restul de lei 24, bani 85.

Din suma de lei 151.126, bani 10 produsă de taxa de o jumătate la sută, lei 66,874 au fost produși la importăriune și lei 84.252, bani 10, la exportăriune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 17378, bani 10.

Iar venitul total de lei 166.825, bani 70 se repartizează între cele 26 porturi după cum urmează:

1. Constanța	lei 104.676,55
2. Galați	26.269,70
3. Brăila	18.836,25
4. Giurgiu	5.261,85
5. Turnu-Măgurele	3.237,80
6. Călărași	3.180,50
7. Calafat	1.311,55
8. Corabia	1.309,10
9. Turnu Severin	1.141,95
10. Hârșova	847,90
11. Tulcea	306,45
12. Cernavoda	143,55
13. Sulina	91,05
14. Oltenița	69,80
15. Zimnicea	51,65
16. Mangalia	48,40
17. Kilia-Veche	40,45
18. Măcin	34,45
19. Bechet	27,70
20. Cetatea	17,75
21. Isaccea	17,55

22. Silistra-Nouă	”	2,20
23. Vârciorova	”	1,—
24. Gruia	”	—,55
25. Bistreț	”	— —
26. Gura Ialomiței	”	— —

Față cu venitul din luna precedentă Ianuarie 1906 care a fost de lei 151.066, bani 75, avem *un plus* de lei 15.758 bani 95. Iar în comparațiune cu luna Februarie din anul trecut 1905, când totalul încasărilor a fost de lei 44.717 produsul lunii Februarie 1906 prezintă o diferență în **plus** de lei 122.108, bani 70.

Acest plus la venit s'a produs în 20 porturi și numai în 4 porturi mai puțin importante a regulat în minus; iar în 2 porturi nu s'a făcut nici o operațiune, după cum mai jos se specifică:

In plus :

1. Constanța	lei 67.953,95
2. Galați	” 22.701,60
3. Brăila	” 17.246,55
4. Giurgiu	” 4.437,13
5. Călărăși	” 3.147,90
6. Turnu-Măgurele	” 2.863,05
7. Corabia	” 1.300,30
8. Calafat	” 1.289,05
9. Hârșova	” 834,40
10. Turnu-Severin	” 655,05
11. Tulcea	” 172,20
12. Cernavoda	” 128,80
13. Mangalia	” 48,40
14. Zimnicea	” 40,40
15. Măcin	” 34,45
16. Bechet	” 26,10
17. Cetatea	” 17,75
18. Isaccea	” 17,55
19. Oltenița	” 4,95
20. Silistra-Nouă	” 2,20

In minus :

1. Sulina	lei 706,65
2. Kilia-Veche	” 83,10
3. Gruia	” 23,30
4. Vârciorova	” —,05

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu pe luna Martie 1906

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu încasate în luna Martie 1906 în acele 26 porturi, unde aceste taxe se percep actualmente, reprezintă suma totală de lei 181.579, bani 60.

În această sumă de lei 181.579, bani 60, taxele de o jumătate la sută figurează pentru 156.797 lei 45 bani, iar acele de cheiagiu pentru 24.782 lei, 15 bani.

Din suma de lei 156.797, bani 45, produsă de taxa de o jumătate la sută, lei 44.788, bani 40, au fost produși la importățiune și lei 112.009, bani 05, la exportățiune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 67.220, bani 65.

Iar venitul total de lei 181.579 bani 60, se repartizează între cele 26 porturi după cum urmează:

1. Constanța	lei 52.980,55
2. Galați	" 43.020,90
3. Brăila	" 37.753,85
4. Corabia	" 9.916,50
5. Turnu-Măgurele	" 9.650,75
6. Giurgiu	" 7.176,45
7. Calafat	" 6.890,90
8. Turnu-Severin	" 3.217,40
9. Tulcea	" 2.794,35
10. Călărași	" 2.042,35
11. Cetatea	" 1.726,40
12. Oltenița	" 1.526,80
13. Bechet	" 741,25
14. Bistreț	" 505,80
15. Hârșova	" 372,70
16. Cernavoda	" 361,15
17. Zimnicea	" 349,85
18. Sulina	" 261,75
19. Mangalia	" 135,50
20. Isaccea	" 49,—
21. Măcin	" 40,—
22. Kilia-Veche	" 39,45
23. Silistra-Nouă	" 22,35
24. Gruia	" 3,60
25. Vârciorova	" —
26. Gura-Ialomiței	" —

Față cu venitul din luna precedentă Februarie 1906, care a

fost de lei 166.825, bani 70, avem *un plus* de lei 14.753 bani 90. Iar în comparație cu luna Martie din anul trecut 1905, când totalul încasărilor a fost de lei 106.866, produsul lunii Martie 1906 prezintă o diferență **în plus** de lei 74.713 bani 60.

Acest plus la venit s'a produs în 14 porturi iar în celelalte 12 porturi a rezultat un minus după cum mai jos se specifică:

In plus :

1. Constanța	lei 34.871,20
2. Brăila	" 11.223,85
3. Galați	" 11.083,90
4. Turnu-Măgurele	" 5.800,20
5. Corabia	" 5.647,85
6. Calafat	" 5.116,80
7. Giurgiu	" 2.284,35
8. Călărași	" 1.879,55
9. Tulcea	" 1.750,—
10. Oltenița	" 646,—
11. Hârșova	" 312,40
12. Măcin	" 40,—
13. Isaccea	" 39,40
14. Silistra Nouă	" 21,45

In minus :

1. Turnu Severin	lei 2.532,90
2. Zimnicea	" 1 209,50
3. Gruia	" 954,45
4. Cetatea	" 457,25
5. Cernavoda	" 297,25
6. Bechet	" 126,80
7. Bistreț	" 109,80
8. Sulina	" 87,50
9. Vârciorova	" 81,70
10. Kilia-Veche	" 77,20
11. Mangalia	" 56,30
12. Gura-Ialomitei	" 12,70

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ

PARTEA OFICIALĂ

PERSONAL

Mișcări în Corpul tehnic

Prin decretul regal No. 2347 din 3 Iunie 1906, d-l inginer-stagiar Alexandru Popovici este trecut în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, pe ziua de 16/29 Aprilie 1906, când a demisionat din postul de inginer-asistent ce ocupa în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin decretul regal No. 2348 din 3 Iunie 1906, d-l conductor cl. II Dimitrie Bărbătescu, aflat în disponibilitate, fiind numit, pe ziua de 1 Iunie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, este rechemat, pe aceeași zi, în cadrul de activitate al corpului tehnic.

— Prin decretul regal No. 2349 din 3 Iunie 1906, d-l conductor cl. I Gavril N. Stanciu, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, fiind numit, pe ziua de 1 Iunie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, este trecut, pe aceeași zi, în cadrul ordinar al sus zisului corp.

— Prin decretul regal No. 2350 din 3 Iunie 1906, d-l inginer-ordinar cl. II Constantin Negulescu și d-l inginer-stagiar Mihail I. Sorescu, aflați în cadrul detașat al corpului tehnic, fiind numiți, pe ziua de 3/16 Iunie 1906, în serviciul administrațiunei căilor ferate, sunt trecuți, pe aceeași zi, în cadrul ordinar al sus zisului corp.

— Prin decretul regal No. 2391 din 7 Iunie 1906, primindu-se demisiunea d-lui inginer-șef cl. II Petrescu Nicolae, pe ziua de 5

Iunie st. n. 1906, din postul de șef de secțiune ce ocupa în serviciul administrațiunei căilor ferate, este trecut, pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

— Prin decretul regal No. 2392 din 7 Iunie 1906, d-l inginer-stagiar Alexandru Metaxa, aflat în disponibilitate, fiind numit, pe ziua de 1/14 Iunie 1906, în serviciul administrațiunei căilor ferate, este rechemat, pe aceeași zi, în cadrul de activitate al corpului tehnic.

— Prin decretul regal No. 2457 din 14 Iunie 1906, d-l Ioan Călugăreanu, absolvent cu diplomă al secțiunei conductorilor de pe lângă școala națională de poduri și șosele, fiind numit, pe ziua de 16 Iunie 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, este admis, pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic cu gradul de Conducător cl. III, conform art. 53 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal No. 2458 din 14 Iunie 1906, primindu-se demisiunea d-lui inginer-ordinar cl. II George Romașcu, pe ziua de 16 Iunie 1906, din serviciul exterior de poduri și șosele, i s'a acordat pe aceeași zi, concediul nelimitat prevăzut la art. 17 din legea de organizare a corpului tehnic.

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

In serviciul de poduri și șosele

Prin decretul regal No. 2343 din 3 Iunie 1906, d-l conductor cl. II Dimitrie Bărbătescu, este numit, pe ziua de 1 Iunie 1906, în postul de conductor în serviciul exterior de poduri și șosele.—

— Prin decretul regal No. 2349 din 3 Iunie 1906, d-l conductor cl. I Gavril N. Stanciu, este numit, pe ziua de 1 Iunie 1906, în postul de conductor în serviciul exterior de poduri și șosele.

— Prin decretul regal No. 2457 din 14 Iunie 1906, d-l Ioan Călugăreanu, absolvent cu diplomă al secțiunei conductorilor de pe

lângă școala națională de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 16 Iunie 1906, în postul de conductor în serviciul exterior de poduri și șosele.

— Prin decretul regal No. 2458 din 14 Iunie 1906, s'a primit demisiunea d-lui inginer-ordinar cl. II George Romașcu, pe ziua de 16 Iunie 1906, din postul de sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Râmnicu-Sărat.

— Prin decretul regal No. 2521 din 17 Iunie 1906, d-l Pavel Gâdei este numit, pe ziua de 16 Iunie 1906, în postul de contabil-verificator la serviciul de poduri și șosele din județul Fălciu, în locul d-lui Ion Mătășaru, lăsat în disponibilitate pe aceeași zi.

— Prin decretul regal No. 2647 din 30 Iunie 1906, d-l Petre Anghelescu, actual arhivar-registrator la serviciul de poduri și șosele din județul Teleorman, este înaintat, pe ziua de 1 Iulie 1906, în postul de secretar la același serviciu, în locul d-lui Aurel Bujoreanu, care s'a destituit pe aceeași zi, din postul ce ocupa, pentru neregularități în serviciu.

— Prin decisiunea ministerială No. 11807 din 3 Iunie 1906, d-l conductor cl. II Dimitrie Bărbătescu este atașat, pe ziua de 1 Iunie 1906, în postul de conductor la serviciul de poduri și șosele din județul Dolj.

— Prin decisiunea ministerială No. 11808 din 3 Iunie 1906, d-l conductor cl. I Gavril Stanciu este atașat, pe ziua pe 1 Iunie 1906, în postul de conductor la serviciul de poduri și șosele din județul Dolj, în locul d-lui conductor clasa II Constantin Verbiceanu, care este transferat, în interes de serviciu, pe aceeași zi, la serviciul de poduri și șosele din județul Muscel, în locul rămas vacant prin trecerea d-lui Alexandru Tincă în alt serviciu.

— Prin decisiunea ministerială No. 11870 din 5 Iunie 1906, sunt transferați în interes de serviciu, pe ziua de 1 Iunie 1906, următorii ingineri din serviciul exterior de poduri și șosele, și anume:

D. inginer-ordinar clasa III Christea Goilav, actual sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Suceava și d-l inginer-ordinar clasa III Nicolae Gr. Bălănescu, actual sub-șef la județul Neamțu, sunt trecuți unul în locul celuilalt.

D. inginer-ordinar clasa III Amedeu Rădulescu, actual sub-șef la județul Romanati, este trecut în aceeași calitate la județul Dolj, în locul d-lui inginer Tiberiu Eremia, demisionat.

D. inginer-ordinar clasa III Ion Tudor, actual sub-șef la județul Botoșani, este trecut în aceeași calitate la județul Romanati, în locul d-lui inginer Amedeu Rădulescu.

D. inginer-ordinar clasa I Nicolae Nicolescu, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Tecuciu, este trecut în aceeași calitate la județul Ialomița, în locul d-lui inginer-ordinar clasa II Nicolae N. Furcă, care este trecut tot ca șef de serviciu la județul Botoșani, în locul d-lui inginer-ordinar clasa II George M. Nicolescu-Dacu, care este trecut ca șef la județul Tecuciu.

— Prin decisiunea ministerială No. 12665 din 15 Iunie 1906, d-l conductor clasa III Ion Călugăreanu este atașat, pe ziua de 16 Iunie 1906, în postul de conductor la serviciul de poduri și șosele din județul Dolj.

In administrațiunea căilor ferate

Prin decretul regal No. 2347 din 3 Iunie 1906, s'a primit demisiunea d-lui inginer-stagiar Alexandru Popovici, pe ziua de 16/29 Aprilie 1906, data numirii sale în postul de inginer-asistent la serviciul lucrărilor noi.

— Prin decretul regal No. 2350 din 3 Iunie 1906, d-l inginer-ordinar cl. II Constantin Negulescu și d-l inginer-stagiar Mihail I. Sorescu, sunt numiți, pe ziua de 3/16 Iunie 1906, în posturile de ingineri-asistenți la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin decretul regal No. 2391 din 7 Iunie 1906, s'a primit demisiunea d-lui inginer-șef clasa II Petrescu Nicolae, pe ziua de

5 Iunie stil nou 1906, din postul de șef de secțiune ce ocupa la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin decretul regal No. 2392 din 7 Iunie 1906, d-l inginer-stagiar Metaxa Alexandru, este numit, pe ziua de 1/14 Iunie 1906, în postul de inginer-asistent la serviciul lucrărilor noi.

— Prin decretul regal No. 2520 din 17 Iunie 1906, d-l Dumitriu Sterian E. este destituit din postul de casier ce ocupa la docurile din Galați, pe ziua de 3 Decembre stil nou 1905, când a fost suspendat din serviciu și dat judecăței, pentru că s'a făcut culpabil de lipsa sumei de 62.700 lei din casa acelor docuri.

— Prin decretul regal No. 2456 din 14 Iunie 1906, sunt înaintați, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, următorii impiegați din serviciul administrațiunei căilor ferate, și anume :

D-nii Stambuleanu Dumitru și Mărculescu Nicolae, actuali impiegați definitivi clasa II, în posturile de impiegați definitivi clasa I.

D-nii : Lăzărescu Vasile, actual verificador clasa I, și Cârje Emanuel N., actual impieगत definitiv clasa III, în posturile de impiegați definitivi clasa II.

D. Diaconescu Mărin, actual verificador clasa II, în postul de verificador clasa I.

D. Silescu Petre, actual impieगत definitiv clasa IV, în postul de impieगत definitiv clasa III.

— Prin decisiunea ministerială No. 11594 din 2 Iunie 1906, d-l Vuia Alexandru P., actual inginer-asistent în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 16 Iunie stil n. 1906, în postul de șef de secțiune, în aceiași administrațiune.

— Prin decisiunea ministerială No. 12725 din 15 Iunie 1906, d-l Miloșevici Vasile, actual impieगत clasa V la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, în postul de impieगत clasa II la același serviciu.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

Prin decretul regal No. 2602 din 28 Iunie 1906, s'a aprobat a se face în budgetul extraordinar al drumurilor județului Râmnicu-Sărat, pe exercițiul 1906—1907, următoarele modificări:

La venituri

Lei 14.207, bani 81, se adaogă la cap. I, art. 2, „Fondul de drumuri al comunelor rurale sold numerar sau depus pe ziua de 1 Aprilie 1906“, peste alocația de lei 28.792, bani 19, devenind astfel alocația acestui articol de lei 43.000.

La cheltueli

Lei 14.207, bani 81, se adaogă la cap. I, art. 2, „Pentru construcțiuni și reconstrucțiuni din nou de poduri și podețe pe șoselele județene, vecinale și comunale“, peste alocația de lei 10.000, devenind astfel alocația acestui articol de lei 24.207, bani 81.

Cu această modificare budgetul extraordinar va cuprinde atât la venituri cât și la cheltueli lei 47.887, bani 81.

Decisiunea ministerială No. 12531 din 13 Iunie 1906, privitoare la stabilirea alocațiilor de deplasări și de strămutări ale personalului serviciului de navigațiune maritimă.

Art. 1. — Se stabilește următoarele alocații de deplasări și strămutări la personalul direcțiunei serviciului de navigațiune maritimă :

a) Alocațiile de deplasări vor fi :

La un salariu de 900 lei, 20 lei pe zi ;

La un salariu mai mic de 900 lei și până la 500 lei exclusiv, 15 lei pe zi ;

La un salariu de lei 500 inclusiv și până la 300 lei inclusiv, 10 lei pe zi ;

La un salariu mai mic de lei 300 și până la 175 lei inclusiv, 7 lei pe zi ;

La un salariu mai mic de 175 lei și până la 100 lei inclusiv, 4 lei pe zi.

b) Cheltuelile de strămutare vor fi :

Pentru personalul cu un salariu de la 900 lei până la 500 lei inclusiv, lei 160 ;

Pentru cei cu un salariu de la 475 lei până la 300 lei inclusiv, lei 120 ;

Pentru cei cu un salariu de la 275 lei până la 175 lei inclusiv, lei 80 ;

Pentru cei cu un salariu de la 150 lei până la 100 lei inclusiv, lei 60 ;

Art. 2. — Personalul călătorind în interesul serviciului cu vapoarele, în afară de locuință și hrană, pe care le vor avea la bord în mod gratuit, nu va avea dreptul, în timpul șederei la bord, la nici o altă alocațiune de deplasare.

Art. 3. — În cazurile cu totul excepționale în care cheltuelile efective, făcute în timpul deplasării, vor fi dovedite că au fost mai mari de cât alocațiile fixate mai sus, plata lor integrală se va putea aproba, însă numai de minister.

Art. 4. — Impiegații provisorii, supraveghetorii, servitorii, vor primi ca diurnă zilnică, cota salariului lor pe o zi, fără ca diurna zilnică să fie mai mare de 4 lei.

Aceste reguli se hotărăsc atât pentru țară, cât și pentru străinătate, cu singura deosebire că în străinătate cotele zilnice vor fi majorate cu 50 lei la sută și fără maximum.

Art. 5. — Pentru cazurile de strămutare în interesul serviciului, personalul nu va putea primi nici o diurnă, în schimb însă i se va da transportul gratuit pe căile ferate și pe vapoare, pentru el, soție, copii, servitori și bagaje.

Art. 6. — Impiegații provisorii, diurniștii, supraveghetorii, servitorii vor primi, ca indemnizare de strămutare, jumătate din salariul lor pe o lună.

Art. 7. — Pentru mutările pe cale disciplinară, personalul va avea aceleași drepturi ca și cel mutat în interesul serviciului, în afară de despăgubirea în bani.

Art. 8. -- Personalului imbarcat nu i se va plăti cheltuelile de strămutare ; el va prezenta conturi pentru a fi despăgubit de cheltuelile efective, care însă nu vor putea fi mai mari de cât alo-

cațiile prevăzute pentru personalul de uscat, făcându-se comparații după salarii.

Art. 9. — D. director al serviciului de navigațiune maritimă este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

ORDIN CIRCULAR No. 12774 din 15 Iunie 1906, al Ministerului de Lucrări Publice, către domnii Ingineri-șefi ai Serviciilor de poduri și șosele din județe, privitor la îndatoririle personalului tehnic pentru aducerea în bună stare a șoselelor județene, vicinale și comunale.

Domnule Inginer,

După cum cunoașteți din ordinele și instrucțiunile noastre, atât scrise cât și verbale, una din grijile de căpetenie la venirea noastră în capul acestui Departament, atât în rândul trecut cât și acum, a fost aducerea în bună stare și a șoselelor județene, vicinale și comunale.

În acest scop s'a întocmit de către noi noua lege a drumurilor cu regulamentul ei de aplicare, care dau puțință agenților tehnici de toate categoriile de a lucra mai cu spor la drumuri, garantându-le în schimb, mult mai bine situația lor.

Nu încape însă nici o îndoială că roadele legii atârnă în partea cea mai mare dela energia și priceperea care se vor pune în aplicarea ei de către toți cei mențiți să îndeplinească prescripțiunile ei.

Dintre aceștia, conductorii și picherii au, putem zice, sarcina cea mai însemnată, căci dela ei atârnă nu numai buna executare a lucrărilor pe care sunt chemați să le execute și să le supravegheze chiar la fața locului, dar, în parte, și eșirea oamenilor la lucru căci fiind în de-adreptul în atingere și cu Primarii și cu însași prestatorii, îndemnul lor energic este adesea ascultat și de unii și de alții și în cazul cel mai rău, pot semna la timp organelor tehnice superioare nepăsarea celor dintâi, sau îndărătnicia celor de-al doilea.

Cu părere de rău însă, trebuie să constat că atât din rapoartele primite cât și din inspecțiunile făcute, reiese că nu totdeauna, nici chiar conductorii, fără a mai vorbi de picheri, înțeleg însemnătatea menirii lor în aplicarea noiei legi a drumurilor.

Vă rog dar, pe domnia voastră, să le puneți în vedere și unora și altora că, pe lângă că este o cerință strictă a funcțiunei lor, este

și o datorie de onoare pentru ei ca să-și pue toată energia și tot devotamentul pentru a face să isbutească în aplicarea ei, o lege care i-a pus la adăpost pentru viitor de fluctuațiunile de până acum.

Pe acei însă care n'ar avea, ori n'ar voi să aibă conștiință de însemnata menire pe care o au în timpul de față, la începutul aplicării noiei legi, mi-i veți semnală spre a lua cuvenitele măsuri pentru ca nepăsarea sau reaua voință a câtorva să nu poată zădărnici roadele unei legi, ce cu atâta străduință a fost întocmită și votată și dela care țara așteaptă cu drept cuvânt, o îmbunătățire totală a stărei șoselelor județene, vicinale și comunale, care lăsau până acum atât de mult de dorit.

In învățământ

Programa și condițiunile de admitere în școala națională de poduri și șosele.

Școala națională de poduri și șosele este destinată a forma ingineri pentru toate ramurile de lucrări publice. Durata cursurilor acestei școli este de 4 ani.

Vor fi admiși în școală tinerii care vor fi urmat în mod regulat diviziunea anului preparator, alipită pe lângă școală, și care vor fi obținut la finele anului o medie satisfăcătoare pentru a fi înscriși în anul I al școalei. In acest scop, direcțiunea, ținând seamă de notele obținute de elevii anului preparator atât în cursul anului, cât și la examenul general va întocmi, după normele admise în școală, media generală pentru fiecare din acești elevi și va propune ministerului lista nominală a aceloră care vor fi declarați admiși în anul I al școalei. Această listă, după ce va fi aprobată de minister, se va publica în *Monitorul Oficial*.

Elevii admiși în școală sunt: sau interni-bursieri, sau externi.

Internii locuiesc în școală și sunt hrăniți și îmbrăcați cu spesele Statului.

Internii-bursieri sunt elevii cei dintâiu la clasificățiunea generală a fiecărui an școlar, și care vor dovedi că sunt lipsiți de mijloace; numărul internilor este limitat de numărul burselor vacante. Internii care nu ar corespunde prin silințele lor, sau prin o purtare ireproșabilă, sacrificiilor ce face Statul pentru întreținerea lor, vor putea perde bursa, chiar în decursul anului școlar.

Numai românii sau naturalizații români pot fi interni.

Internii și externii iau parte la întregul învățământ predat în școală.

Învățământul atât pentru bursieri, cât și pentru externi, este gratuit.

Anul școlar începe la 1 Octombrie.

8 luni din anul școlar (1 Octombrie până la 31 Maiu) sunt destinate cursurilor și proiectelor, celelalte luni (1 Iunie până la 30 Septembrie) sunt destinate lucrărilor de practică.

Absolvenții școlii obțin diploma de inginer sau numai certificate, după cum este media generală a notelor obținute în cei patru ani de studiu.

Legea promulgată cu înaltul decret regal No. 3073 din 31 Decembrie 1885, prescrie introducțiunea de cursuri militare pe lângă învățământul școlii, iar legea de recrutare, promulgată cu înaltul decret regal No. 1323 din 17 Martie 1900, prevede la art. 21. alin. d, că : sunt considerați că au satisfăcut la revizuire dinaintea consiliului elevii școlii naționale de poduri și șosele, cu condițiunea ca după absolvirea școlii să obțină gradul de sub-locotenent în rezervă, conform legii speciale a ofițerilor de rezervă ; iar în caz de vor fi depărtați din școală să facă termenul întreg impus de lege pentru serviciul activ permanent. (A se vedea și legea ofițerilor de rezervă art. 3 și 4, promulgată cu înaltul decret regal No. 1778 din 30 Martie 1900).

Diviziunea preparatoare

Pentru a înlesni tinerilor care aspiră a intra în școală, studiul cunoștințelor cerute la examenul de admitere, ministerul lucrărilor publice a înființat pe lângă școală o diviziune preparatoare în care sunt predate cunoștințele cerute de admisiune.

Pentru a putea fi primiți a urma cursurile diviziunii preparatoare, candidații trebuie să treacă în mod satisfăcător examenul asupra cunoștințelor cerute la examenul de admitere, conform condițiilor de admisibilitate a acestei diviziuni.

Elevii admiși în diviziunea preparatoare sunt externi și scutiți de orice taxă de învățământ.

Condițiuni de admisibilitate în diviziunea preparatoare

Tinerii cari doresc a fi admiși în diviziunea preparatoare a școalei de poduri și șosele trebuie să satisfacă următoarele prescripțiuni :

Art. 1. — Să aibă cel puțin vârsta de 16 ani.

Art. 2. — Să adreseze, înainte de 18 Septembrie, o cerere în scris direcțiunii școalei. Această cerere va fi însoțită de :

- a) Un act de naștere în regulă ;
- b) Un certificat de bună purtare, dat de autoritățile locului unde domiciliază candidatul ;
- c) Un certificat medical, constatând că candidatul este de constituție sănătoasă ;
- d) Un certificat de vaccină ;
- e) Diploma de bacalaureat (sau certificatul de absolvire al liceului, care ar fi echivalent cu bacalaureatul).

Art. 3. — Să poseadă cunoștințele detaliate în programul cunoștințelor cerute la concursul de admitere și să satisfacă tuturor probelor concursului ce, în baza acestui program, se va ține, cu începere dela 25 Septembrie, la direcțiunea școalei, înaintea unui juriu numit de ministerul lucrărilor publice.

Probele la care vor avea a satisface candidații înaintea juriului examinator vor fi de 2 feluri :

1) Proba în scris, care, având de bază programul cunoștințelor cerute la concursul de admitere, va consta în probleme asupra matematicelor ;

2) Proba orală, care coprinde toate materiile detaliate în programul cunoștințelor cerute la concursul de admitere.

Programul cunoștințelor cerute la concursul de admitere în diviziunea preparatoare

Aritmetica

Inmulțirea și împărțirea numerelor întregi.

Teoreme asupra înmulțirii și împărțirii. Teoreme asupra divizibilității. Cel mai mare comun divizor între 2 numere.

Numere prime. Descompunerea unui număr în factori primi.

Teoreme asupra numerelor prime. Cel mai mic multiplu și cel mai mare comun divizor, prin descompunerea în factori primi.

Fracțiuni ordinare. Proprietăți și operațiuni.

Fracțiuni zecimale, transformarea lor în fracțiuni ordinare și vice-versa. Fracțiuni periodice.

Sistemul metric.

Ridicarea la patrat a numerelor întregi și a fracțiunilor. Extragerea rădăcinii patrute a numerelor întregi și fracționare cu o aproximațiune dată.

Ridicarea la cub a numerelor întregi fracționare. Extragerea rădăcinii cubice cu o aproximațiune dată.

Raporturi, proporțiuni, regula de trei, de dobânzi, de asociațiuni, Teoria erorilor. Operațiuni prescurtate.

Geometria elementară

a) *Geometria plană*

Linia dreaptă și planul, linia frântă și curbă, unghiul drept Triunghiuri, casuri de egalitate, triunghi isoscel, triunghi dreptunghi, casuri de egalitate. Teoria paralelelor. Suma unghiurilor dintr'un triunghi, dintr'un poligon oarecare.

Proprietățile paralelogramelor.

Circonferința. Relațiuni dintre arce și coarde, între coarde și distanța lor la centru.

Tangenta la cerc. Intersecțiunea și contactul a două cercuri. Măsura unghiurilor. Unghiul înscris în circonferință. Intrebuintarea riglei și a compasului în construcții, pe hârtie.

Probleme grafice asupra construirii unghiurilor și triunghiurilor, a perpendicularelor și a paralelelor. Intrebuintarea echerului și a raportorului. Socotirea unghiurilor în grade, minute și secunde.

Construirea tangentei la circonferință și a unui segment capabil de un unghi dat.

Linii proporționale.

Poligoane asemeni, asemănarea triunghiurilor.

Descompunerea poligoanelor asemenea în triunghiuri asemeni.

Raportul perimetrelor a două poligoane asemenea.

Relațiuni între lungimea perpendicularei lăsată din vârful un-

ghiului drept al unui triunghi dreptunghi pe ipotenusă, segmentele ipotenuselor, ipotenusă și cele două catete.

Teorema patratului ipotenusei, valoarea patratului laturei opuse a unui unghi ascuțit sau obtus.

Teoreme relative la secantele duse dintr'un punct la un cerc. Probleme grafice, împărțirea dreptelor în părți egale sau proporționale cu drepte date. Găsirea unei a patra proporționale între linii, sau a unei medii proporționale între două linii.

Construirea tangentei comune la două cercuri.

Construirea pe o dreaptă dată a unui poligon, asemenea cu un poligon dat.

Poligoane regulate, înscrierea lor în cerc. Pătratul, exagonul, decagonul.

Evaluarea raportului circumferinței către diametru. Măsura ariilor. Aria dreptunghiului, paralelogramului, triunghiului, trapezului, unui poligon oarecare. Aria unei figuri plane mărginită prin o curbă oarecare.

Aria unui poligon regulat. Aria cercului și a sectorului circular și a segmentului circular.

Raportul ariilor a două poligoane asemenea.

b) *Geometria în spațiu*

Planul și linia dreaptă. Condițiune pentru ca o linie dreaptă să fie perpendiculară pe un plan.

Proprietățile perpendicularelor și oblicelor duse dintr'un punct la un plan.

Plane și drepte paralele.

Unghiuri diedre: descrierea unghiurilor diedre prin învârtirea unui plan în jurul unei drepte, unghi diedru drept.

Măsura unghiurilor diedre.

Plane perpendiculare între dănsese.

Unghiuri triedre. Casuri de egalitate și de simetrie.

Proprietatea triedrului suplimentar.

Limita sumei fețelor unui triunghi poliedru convex.

Limitele sumei unghiurilor diedre ale unui triedru.

Poliedre. Prisma. Paralelipipedul. Cubul. Piramida. Secțiuni plane paralele făcute în prismă și în piramidă.

Măsura volumelor prisme, piramidei, trunchiului de piramidă cu baze paralele și a trunchiului de prismă triunghiulară.

Simetria poliedrelor. Plan de simetrie. Centru de simetrie.

Comparațiunea fețelor, diedrelor, unghiurilor poliedre a două poliedre simetrice. Echivalența volumelor lor.

Poliedre asemenea. Casurile de similitudine a două piramide triunghiulare.

Raportul volumelor a două poliedre asemenea.

Centrul de similitudine a două poliedre asemenea și asemenea așezate.

Corpurile rotunde. Cilindru drept cu baza circulară, măsura suprafeței sale și a volumului său. Extensiunea la cilindrele drepte cu baze oarecare. Con drept cu baza circulară, secțiuni paralele cu baza.

Suprafața laterală a conului, a trunchiului de con cu baze paralele.

Volumul conului și a trunchiului de con cu baze paralele.

Sfera. Secțiuni plane, cercuri mari și mici. Polii unui cerc. Să se găsească raza unei sfere date prin construcțiune grafică.

Plan tangent; unghiul a 2 arcuri de cerc mari.

Triunghiuri sferice; analogia lor cu unghiurile triedre.

Măsura suprafeței produsă de o linie poligonală regulată care se învârteste în jurul unui ax dus în planul său și trecând prin centrul său. Aria zonei, a sferei întregi.

Măsura volumului produs de un triunghi ce se învârteste în jurul unui ax dus în planul său prin unul din vârfuri.

Aplicațiunile la sectorul poligonal regulat care se învârteste în jurul unui ax, dus în planul său prin centrul său. Volumul sectorului sferic, al sferei întregi, al segmentului sferic. Volumul aproximativ al unui solid limitat printr'o suprafață oarecare.

Algebra

Expresiuni algebrice; cantități pozitive și negative. Cele 4 operațiuni. Restul diviziunii unui polinom cu $x-a$, consecințe. Frațiuni algebrice, omogenitatea formulelor.

Ecuțiuni de gradul I, cu una și mai multe necunoscute. Discuțiunea soluțiunilor. Cazurile de imposibilitate și de indetermina-

țiune ; interpretarea valorilor negative. Inegalități de gradul I, operațiuni asupra puterilor și asupra radicalilor. Exponenți negativi și fracționari.

Ecuțiuni de gradul II. Transformarea trinomului de gradul al II-lea într'o diferență sau într'o sumă de 2 pătrate. Cazul când trinomul este un pătrat exact. Discuțiunea rădăcinilor. Relațiuni între coeficienți și rădăcinile ecuațiunei ; cazul când coeficientul lui x sau termenul liber de x tinde spre zero. Descompunerea trinomului într'un produs de doi factori. Schimbarea semnului unui trinom de gradul al II-lea. Ecuțiuni bipatrate. Inegalități de gradul al II-lea.

Definițiunea unei funcțiuni de o variabilă.

Interpretarea geometrică a unei funcțiuni printr'o curbă. Variațiunea unei funcțiuni definită printr'un polinom de gradul al II-lea sau printr'o fracțiune de asemenea polinome. Maxima și minima.

Progresiuni prin diferență și cât.

Logaritmi. Dobânzi compuse. Anuități.

Aranjamente, permutări, combinări. Binomul lui Newton.

Ridicarea la o putere a unui polinom.

Principii de teoria determinantilor. Rezoluțiunea unui sistem de n ecuațiuni de gradul I, cu n necunoscute. Condițiunea pentru ca un sistem de n ecuațiuni cu $n-1$ necunoscute să fie compatibil. Soluțiuni comune la un sistem de 2 ecuațiuni de grade oarecare, în particular, când ecuațiunile sunt de gradul II. Eliminarea unei necunoscute între două ecuațiuni.

Serii convergente și divergente. Condițiuni de convergență. Cantități incommensurabile.

Seria e . Limita lui $(1+1/m)^m$, când m tinde spre infinit. Funcțiuni exponențiale. Continuitatea lor. Definițiunea logaritmilor prin exponențiale. Identitatea celor două definițiuni ale logaritmilor. Schimbarea bazei unui sistem de logaritmi.

Derivate ; derivata unei sume, unui produs, unei puteri și a unui cât. Derivata unei funcțiuni de funcțiune. Derivata funcțiunei exponențiale și a funcțiunei logaritmice. Derivatele funcțiunilor circulare directe și inverse. Derivata unei funcțiuni compuse. Sensul variațiunei unei funcțiuni după sensul derivatei.

Maxima și minima cu ajutorul derivatelor.

Cantități imaginare. Reprezențatiunea geometrică, cele 4 operațiuni, dezvoltarea binomului $(a + \sqrt{-1})^m$.

Teoria ecuațiunilor. Dezvoltarea lui $f(x+h)$, după puterile crescânde ale lui h ; $f(x)$, fiind un polinom. Semnul polinomului pentru valori foarte mici, sau foarte mari ale variabilei. Un polinom este o funcțiune continuă pentru toate valorile variabilei.

Când două numere puse în locul lui x , într'un polinom $f(x)$ cu coeficienți reali dau rezultate de semne contrarii, polinomul are cel puțin o rădăcină reală cuprinsă între aceste numere. O ecuațiune de grad impar, cu coeficienți reali, are cel puțin o rădăcină reală. O ecuațiune de grad par cu coeficienți reali, a cărei termen independent de x este negativ, are cel puțin două rădăcini reale.

Dacă a este rădăcina unei ecuațiuni algebrice, primul membru este divizibil prin $x-a$. Un polinom de gradul m cu coeficienți reali sau imaginari poate fi descompus într'un produs de m factori de gradul I (se va admite fără demonstrațiune că o ecuațiune algebrică admite cel puțin o rădăcină reală sau imaginară).

Două numere puse în locul lui x , într'un polinom $f(x)$, cu coeficienți reali, dau rezultate de același semn sau de semne contrarii, după cum aceste două numere cuprind între dânsese un număr par sau impar de rădăcini reale ale polinomului. Relațiuni între coeficienți și rădăcinile unei ecuațiuni.

O ecuațiune algebrică cu coeficienți reali are rădăcinile sale imaginare, conjugate două câte două.

Teorema lui Descartes. Consecințe. Limitele rădăcinilor. Divizorii unui polinom. Cel mai mare comun divizor între două polinoame.

Rădăcini egale. Căutarea rădăcinilor comensurabile, întregi și fracționare. Teorema lui Rolle. Aplicațiuni la ecuațiunile de gradul al treilea. Căutarea rădăcinilor incommensurabile. Interpolatiunea prin părți proporționale. Metoda de aproximațiune a lui Newton.

Ecuațiuni transcendente.

Trigonometria

Funcțiunile circulare directe și inverse. Relațiuni între liniile trigonometrice ale aceluiași arc. Expresiunea unei linii trigonometrice în funcțiune de o altă linie trigonometrică oarecare.

Adițiunea arcelor. Multiplicațiunea și diviziunea arcelor.

Transformarea formulelor în altele calculabile prin logaritmi.

Evaluarea liniilor trigonometrice pentru câteva arce.

Principii care servesc la construirea tabelelor trigonometrice, uzul tabelor.

Proprietățile triunghiurilor dreptunghice și oarecare.

Expresiuni diferite ale suprafeței unui triunghi.

Rezoluțiunea triunghiurilor.

Introducerea expresiunilor imaginare.

Modul, argument.

Generalizarea formulelor relative la multiplicățiunea și la diviziunea arcelor, formula lui Moivre. Aplicațiuni.

Geometria analitică

Geometria plană

Definițiunea coordonatelor. Coordonate rectiline, coordonate polare.

Reprezentarea liniilor prin ecuațiuni. Exemple.

Homogenitatea.

Construirea geometrică a formulelor.

Transformarea coordonatelor.

Distanța a 2 puncte.

Clasificarea liniilor.

Linia dreaptă, ecuațiunea ei, însemnarea coeficienților.

Probleme asupra liniei drepte, unghiul a două drepte.

Ecuațiunea liniei drepte în coordonate polare. Cercul, ecuațiunea lui.

Tangenta la cerc, probleme asupra tangentelor.

Ecuațiunea generală a curbilor de gradul al II-lea și clasificarea acestor curbe.

PARTEA NEOFICIALA

INFORMAȚIUNI FINANCIARE, STATISTICE ȘI ALTELE

PORTURI

**Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu pe luna
Aprilie 1906.**

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu încasate în luna Aprilie 1906, în acele 26 porturi unde aceste taxe se percep actualmente, reprezintă suma totală de 250.736 lei, 40 bani.

În această sumă de lei 250.736 bani 40, taxele de o jumătate la sută figurează pentru 223.592 lei 20 bani, și acele de cheiagiu pentru 27.144 lei 20 bani.

Din suma de lei 223.592 bani 20, produsă de taxa de o jumătate la sută, lei 42.216 bani 40, au fost produși la importățiune și lei 181.375 bani 80, la exportățiune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 139.159 bani 40.

Iar venitul total de lei 250.736 bani 40, se repartizează între cele 26 porturi după cum urmează :

1. Brăila	lei 63.042,80
2. Galați	„ 44.329,85
3. Constanța	„ 33.037,65
4. Calafat	„ 23.832,45
5. Giurgiu	„ 21.177,85
6. Corabia	„ 12.281,30
7. T.-Măgurele	„ 11.483,30
8. Cetatea	„ 9.469,05
9. Călărași	„ 8.329,55
10. Zimnicea	„ 5.969,15
11. Oltenița	„ 4.281,05
12. Turnu-Severin	„ 4.054,45
13. Bechet	„ 3.385,65
14. Tulcea	„ 2.912,70
15. Gruia	„ 1.194,70

16. Bistreț	lei	801,—
17. Sulina	„	784,—
18. Cernavoda	„	243,90
19. Gura-Ialomiței	„	78,75
20. Isaccea	„	47,25
21. Vârciorova	„	— —
22. Măcin	„	— —
23. Chilia-Veche	„	— —
24. Mangalia	„	— —
25. Hârșova	„	— —
26. Silistra-Nouă	„	— —

Față cu venitul din luna precedentă Martie, care a fost de lei 181.579 bani 60, avem un plus de lei 69.156 bani 80. Iar în comparațiune cu luna Aprilie din anul trecut 1905, când totalul încasărilor a fost de lei 106.866, produsul lunei Aprilie 1906, prezintă o diferență în plus de lei 75.018 bani 35.

Acest plus la venit s'a produs în 15 porturi, în celelalte 8 porturi a rezultat un minus; iar în 3 porturi nu s'a făcut nici o operațiune, după cum mai jos se specifică :

In plus :

1. Brăila	lei	29.383,10
2. Constanța	„	15.848,35
3. Calafat	„	11.490,—
4. Giurgiu	„	8.793,65
5. Călărași	„	6.644,95
6. Turnu-Măgurele	„	4.281,90
7. Zimnicea	„	2.703,10
8. Bechet	„	1.863,80
9. Cetatea	„	1.136,40
10. Corabia	„	1.078,30
11. Tulcea	„	889,40
12. Turnu-Severin	„	757,30
13. Gruia	„	441,20
14. Sulina	„	141,50
15. Isaccea	„	47,25

In minus :

1. Galați	lei 4.823,50
2. Oltenița	„ 2.705,55
3. Cernavoda	„ 952,75
4. Bistreț	„ 735,80
5. Silistra-Nouă	„ 629,60
6. Hârșova	„ 345,20
7. Gura-Ialomiței	„ 213,85
8. Vârciorova	„ 75,60
9. Măcin	„ — —
10. Chilia-Veche	„ — —
11. Mangalia	„ — —

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ

PARTEA OFICIALA

LEGI

LEGE

relativă la declararea râului Lotru de domeniu public.

(Promulgată cu Decretul No. 2873 din 22 Iulie 1906).

Art. 1. — Râul Lotru este și rămâne de domeniu public, ca unul ce este și a fost încă de mult plutitor.

Art. 2. — Orice lucrări existente, care ar constitui o împedire la libera plutire pe râul Lotru, vor fi desființate.

PERSONAL

Mișcări în Corpul tehnic

— Prin decretul regal cu No. 2726 din 10 Iulie 1906, d-l inginer Alexandru I. Brăescu, absolvent cu diplomă al Academiei de mine din Freiberg, și d. Inginer Constantin M. Osiceanu, absolvent al Academiei de mine din Leoben, sunt admiși în cadrul de activitate (cadrul detașat) al corpului tehnic, cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5, 7 și 46 din legea de organizare a acestui corp, pe ziua de 1 Aprilie 1906, când au fost numiți în serviciul ministerului domeniilor.

— Prin decretul regal No. 2727 din 10 Iulie 1906, d-l Ștefănescu Paul Gr. absolvent cu diplomă al școlii politecnice din Zürich, fiind numit, pe ziua de 1 Iulie st.n. 1906, în serviciul administrațiunii căilor ferate, este admis, pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic, cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal No. 2728 din 10 Iulie 1906, d-l Petre S. Jipa, absolvent cu diplomă al secțiunii conductorilor de pe

lângă școala națională de poduri și șosele, actualmente aflat în serviciul administrațiunii căilor ferate, este admis în cadrele corpului tehnic, cu gradul de conductor clasa III, conform art. 53 din legea de organizare a acestui corp, pe ziua de 15 Aprilie stil nou 1906, când a fost numit în sus zisa administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 2729 din 10 Iulie 1906, d. inginer Alexandru I. Cihoschi, absolvent cu certificat al școalei tenice din Varșovia și actualmente aflat în serviciul ministerului de domenii, este admis în cadrul de activitate (cadrul detașat) al corpului tehnic, cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5, 7 și 46 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal cu No. 2730 din 10 Iulie 1906, d. inginer-stagiar Alexandru Dedu, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este considerat ca trecut în cadrul de disponibilitate al zisului corp, pe ziua de 15 Iunie 1906, când a demisionat din serviciul ministerului de domenii.

— Prin decretul regal cu No. 2732 din 10 Iulie 1906, d. inginer-stagiar Conrad Camner, aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, este rechemat în cadrul de activitate (cadrul detașat) al zisului corp pe ziua de 1 Aprilie 1906, când a fost numit în serviciul ministerului de domenii.

— Prin decretul regal No. 2733 din 10 Iulie 1906, d-l inginer-șef cl. II Ignat Vasile, actualmente aflat în disponibilitate, fiind numit, pe ziua de 1 Iulie st. n. 1906, în serviciul administrațiunii căilor ferate, este rechemat pe aceeași zi, în cadrul de activitate, (cadrul ordinar) al corpului tehnic.

— Prin decretul regal cu No. 2734 din 10 Iulie 1906, d. inginer-stagiar Petre P. Ionescu, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este considerat ca trecut în cadrul de disponibilitate al zisului corp pe ziua de 1 Aprilie 1906, când a demisionat din serviciul tehnic al comunei București.

— Prin decretul regal cu No. 2956 din 27 Iulie 1906, primindu-se demisiunea d-lui conductor clasa III Agarici Ioan, pe ziua de 1/14 Iulie 1906, din serviciul administrațiunii căilor ferate, este trecut pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic

— Prin decretul regal No. 2979 din 31 Iulie 1906, d-l inginer-ordinar cl. II Constantin M. Vasilescu, actualmente aflat în concediu nelimitat, este considerat ca trecut, pe ziua de 1 Februarie 1906, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

In serviciul de poduri și șosele

— Prin deciziunea ministerială No. 14471 din 6 Iulie 1906, d. Teodor Sloventz, absolvent cu diplomă al secțiunii conductorilor de pe lângă școala națională de poduri și șosele, actual picher clasa II în serviciul de poduri și șosele din județul Ialomița, este numit, în mod provizoriu, pe ziua de 1 Iulie 1906, în postul de conductor în serviciul exterior de poduri și șosele, plătindu-se din fondul de construcțiune al tunelului dela Berești (complectarea liniei Galați-Bârlad.)

— Prin deciziunea ministerială No. 14931 din 11 Iulie 1906, d. conductor clasa II Anghel Antonescu, însărcinat cu supravegherea șoselelor naționale din județul Romanati, și d. conductor clasa III, Ion Călugăreanu din serviciul de poduri și șosele din județul Dolj, sunt transferați, după a lor cerere, pe ziua de 1 Iulie 1906, unul în locul celuilalt.

— Prin deciziunea ministerială No. 16445 din 28 Iulie 1906, d. conductor clasa I, Vasile N. Constantinescu, însărcinat cu supravegherea căilor naționale din județul Ilfov, este trecut, pe ziua de 1 August 1906, secretar la circumscripțiunea VI-a de poduri și șosele în locul d-lui conductor clasa I, Anton Comănescu, care s'a trecut pe aceeași zi la serviciul central, în locul d-lui conductor clasa II. Alexandru Bașturescu, asemenea trecut la întreținerea șoselelor naționale din județul Ilfov.

— Prin deciziunea ministerială sub No. 16780 din 29 Iulie 1906, s'a aprobat angajarea d-lor Teodor Dobrescu și Otto Cornelius, pe ziua de 1 August 1906, în serviciul direcțiunii de poduri și șosele, cel dintâiu ca operator, cu diurnă de 10 lei pe zi, plătit din fondul liniei ferate de construcție Podul Iloaei-Hârlău, iar cel de al doilea ca desenator clasa I, tot cu 10 lei pe zi, plătindu-se din fondul liniei ferate Pucioasa Moroeni.

In serviciile hidraulice

Prin decretul regal cu No. 2.735 din 10 Iulie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Mihail Dimitrescu, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, din postul de maestru lăcătuș ce ocupă la șantierul naval din Turnu-Severin.

— Prin decretul regal cu No. 2743 din 10 Iulie 1906, d. Filip Nițulescu, actual căpitan-pilot clasa II în serviciul direcțiunii hidraulice, este înaintat, pe ziua de 1 Iulie 1906, în postul vacant de căpitan-pilot clasa I de remorcher, la același serviciu; iar d. Dumitru Manea este numit, pe aceeași zi, în postul de căpitan-pilot clasa II de remorcher la sus zisul serviciu, în locul d-lui Filip Nițulescu înaintat.

— Prin decretul regal cu No. 2878 din 22 Iulie 1906, sunt înaintați și numiți, pe ziua de 1 Iulie 1906, următorii, mecanici din serviciul direcțiunii hidraulice (diviziunea de dragage), și anume:

D. Gheorghe Milea, actual mecanic clasa II, este înaintat în postul vacant de mecanic clasa I, cu salariul lunar de 227 lei;

D. Matei Popescu, actual mecanic clasa III, este înaintat în postul de mecanic clasa II, cu salariul lunar de 212 lei;

D. Nicolae Becu, actual mecanic provizoriu, este numit în postul de mecanic clasa III, cu salariul lunar de 183 lei.

— Prin deciziunea ministerială No. 14467 din 6 Iulie 1906, d. Frantz Frankfurter, actual mecanic la serviciul hidraulic (diviziunea de dragage), este numit, pe ziua de 1 Iulie 1906, în postul de maestru-lăcătuș la șantierul naval din Turnu-Severin, cu salariu lunar de 280 lei, în loc de 350 lei, cum este prevăzut în budget.

— Prin deciziunea ministerială No. 14468 din 6 Iulie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Spiru Barbates, pe ziua de 30 Iunie 1906, din postul de căpitan-pilot clasa I de remorcher ce ocupă în serviciul hidraulic.

In administrațiunea căilor ferate.

Prin decretul regal No. 2727 din 10 Iulie 1906, d-l inginer Ștefănescu Paul Gr., absolvent cu diplomă al școlii politehnice din Zürich, este numit pe ziua de 1 Iulie st. n. 1906, în postul de asistent la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 2731 din 10 Iulie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Berceanu Vasile I, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, din postul de impiegat-contabil ce ocupă la docurile din Brăila.

— Prin decretul regal No. 2733 din 10 Iulie 1906, d-l Inginer-șef clasa II Ignat Vasile, actualmente aflat în disponibilitate, este rechemat în activitate și numit pe ziua de 1 Iulie st. n. 1906, în postul de șef de secțiune la serviciul lucrărilor noi.

— Prin decretul regal cu No. 2736 din 10 Iulie 1906, s'a primit demisiunea d-lui Sachelaride Constantin, pe ziua de 8/21 Iunie 1906, din postul de impiegat definitiv clasa III ce ocupă în serviciul administrațiunii căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 2738 din 10 Iulie 1906, D-l Ionescu Constantin, actual impiegat definitiv clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, în postul de impiegat definitiv clasa III în aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 2739 din 10 Iulie 1906, d-l Altinovici Dumitru T., actual casier clasa III în serviciul administra-

țiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, în postul de casier clasa II în aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 2740 din 10 Iulie 1906, d-l Popovici Victor I., actual impiegat de mișcare clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, în postul de impiegat de mișcare clasa I în aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 2741 din 10 Iulie 1906, s'a aprobat înaintarea, confirmarea și numirea următorilor impiegati din serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, după cum urmează:

Înaintări

D. Frigator Petre V., actual impiegat la docurile din Brăila în postul de impiegat-contabil la aceleași docuri;

D. Iagolnițer Oscar I., actual impiegat definitiv clasa I, în postul de controlor clasa I;

D. Istrate Ion N., actual impiegat definitiv clasa I, în postul de sub-șef de birou;

D. Cuțarida Ion T., actual impiegat definitiv clasa II, în postul de impiegat definitiv clasa I;

D. Filip Ioan, actual casier la docurile din Brăila, în postul de impiegat definitiv clasa II;

D. Teodorovici Mihail P., actual impiegat la docurile din Brăila, în postul de impiegat definitiv clasa II;

D. Foulquier Artur, actual verficator clasa II, în postul de impiegat definitiv clasa III;

D. Soare Ion V., actual casier la docurile din Brăila, și d. Gheorghiu Ion G., actual impiegat la docurile din Galați, sunt confirmați în posturile ce ocupă deja la aceleași docuri.

Numiri

D. Ieremievici Efrem, actual controlor clasa I, în postul de impiegat la docurile din Brăila;

D. Lupu Ioan, actual controlor clasa I, în postul de casier la docurile din Galați;

D. Ionescu Vasile G., actual sub-șef de birou, în postul de impiegat definitiv clasa I.

— Prin decretul regal cu No. 2742 din 10 Iulie 1906, d-l Belloni Ioan este reprimat în serviciu, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, în postul de conductor de lucrări la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 2744 din 10 Iulie 1906, sunt

înaintați pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, următorii impiegați din serviciul administrațiunii căilor ferate și anume:

D. Miclescu Constantin S., actual impieगत definitiv clasa II, în postul de impieगत definitiv clasa I;

D. Stoenescu Mihail, actual impieगत definitiv clasa III, în postul de impieगत definitiv clasa II;

D. Șerbănescu Petre, actual impieगत definitiv clasa IV, în postul de impieगत definitiv clasa III.

— Prin decretul regal cu No. 2737 din 10 Iulie 1906, d-l inginer-șef clasa II Dimitrescu Anghel, actual șef de birou tehnic la serviciul de întreținere din administrațiunea căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, în postul de sub-șef de serviciu la serviciul pentru reconstruirea și consolidarea podurilor din aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 2760 din 11 Iulie 1906, d-l inginer Vuia Alexandru, actual șef de secțiune în serviciul administrațiunii căilor ferate, care prin legea sancționată prin decretul No. 870 din 3 Martie 1903 și promulgată în Monitorul Oficial No. 271 din 8/21 Martie același an, obținând calitatea de cetățean român, este confirmat în postul ce ocupă în sus zisa administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 2860 din 18 Iulie 1906, sunt înaintați, pe ziua de 1 August stil nou 1906, următorii mecanici din serviciul administrațiunii căilor ferate, și anume:

D-nii Popescu Titu, Cercelaru Constantin B., Stoenescu Dumitru, Bidoianu Oprea G., Radovici Constantin D., Trăncău Simion și Luca Ion V., actuali mecanici clasa III, în posturile de mecanici clasa II;

D-nii Gheorghiu Virgiliu, Dumitrașcu Nicolae C. și Giosanu Gheorghe T., actuali mecanici clasa IV, în posturile de mecanici clasa III.

— Prin decretul regal cu No. 2861 din 18 Iulie 1906, d-l Dumitru Sterian, care, prin decretul No. 2.520 din 17 Iunie a. c., a fost destituit, pe ziua de 21 Decembre stil nou 1905, din postul de casier ce ocupă la docurile din Galați, este considerat destituit pe ziua de 23 Decembre stil nou 1905, când a fost suspendat din serviciu.

— Prin decretul regal cu No. 2879 din 22 Iulie 1906, d-l Nicolae Tatoi, actual șef de echipă în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906 în postul de picher în aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 2955 din 27 Iulie 1906, d-l Marcu Nicolae, actual impieगत de mișcare cl. I, și d. Epaminoda Olimpiade, actual casier clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt numiți, pe ziua de 16 Iulie stil nou 1906, cel dintâiu în postul de casier clasa II, și cel de al doilea în postul de impieगत de mișcare clasa I în aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal No. 2956 din 27 Iulie 1906, s'a primit demisiunea d-lui conductor cl. III Agarici Ioan, pe ziua de 1/14 Iulie 1906, din postul de conductor cl. III ce ocupă la serviciul lucrărilor noi.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 14468 din 6 Iulie 1906, sunt înaintați, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, următorii impiegați din serviciul administrațiunii căilor ferate, și anume:

D. Rainer Gustav Ignatz, actual impieगत definitiv clasa II, în postul de controlor clasa I; D. Berger Heinrich, actual impieगत definitiv clasa II, în postul de impieगत definitiv clasa I.

— Prin deciziunea ministerială cu No. 14469 din 6 Iulie 1906, d. Guguianu Ion I, actual șef de gară clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1906, în postul de șef de gară clasa III în aceeași administrațiune.

— Prin deciziunea ministerială No. 14470 din 6 Iulie 1906, d. inginer George Eugen Potter, absolvent cu diplomă al școlii naționale de poduri și șosele, este numit în mod provizoriu, pe ziua de 16/29 Iunie 1906, în postul de inginer la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin deciziunea ministerială No. 14775 din 10 Iulie 1906, sunt înaintați, pe ziua de 1 August stil nou 1906, următorii mecanici din serviciul administrațiunii căilor ferate, și anume:

D. Neumann Frantz, actual mecanic clasa III, în postul de mecanic clasa II.

D-nii: Areftu Dimitrie N. și Cervinski Ludovig M. actuali mecanici clasa IV, în posturile de mecanici clasa III.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

Prin decretul regal No. 2869 din 19 Iulie 1906, s'a aprobat alăturatul Regulament al școlii naționale de poduri și șosele, după cum urmează:

REGULAMENTUL ȘCOALII NAȚIONALE DE PODURI ȘI ȘOSELE

CAPIT. I.

Scopul și organizarea școlii.

Art. 1. — Școala națională de poduri și șosele are de scop să pregătească personalul de Ingineri trebuincios serviciilor tehnice publice. Ea este pusă sub autoritatea Ministerului Lucrărilor Publice, care o administrează prin Directorul Școlii.

Art. 2.— Învăţământul şcolii este gratuit, în schimbul îndatoririi pentru absolvenţi, de a sluji pe Stat timp de cel puţin 5 ani de zile, de li se va cere aceasta în cursul primului an dela eşirea lor.

Art. 3.— Instrucţiunea este dată de profesori numiţi cu decret regal, după propunerea Ministerului Lucrărilor Publice, care va lua şi avizul Directorului Şcolii.

Art. 4.— Elevii Şcolii se împart în elevi interni şi elevi externi, cei dintâi având întreţinerea lor dela Stat, în internatul alăturat pe lângă şcoală.

Art. 5.— Şcoala admite şi elevi de naţionalitate străină; aceşti elevi însă vor fi totdeauna externi, neavând drept la bursa de internat. Admiterea lor este supusă aceloraşi reguli şi condiţii ca şi pentru români.

Art. 6.— Învăţământul este acelaşi, pentru externi ca şi pentru interni; ei fac în comun aceleaşi cursuri, aceleaşi lucrări practice şi examene şi dobândesc, la sfârşitul studiilor, diploma sau certificatul de capacitate, în aceleaşi condiţiuni.

CAPIT. II

Învăţământul Şcolii.

Art. 7.— Învăţământul special predat în şcoală, coprinde: mecanica generală, chimia generală şi industrială, fizica şi electrotecnica, topografia, tehnologia şi proceduri generale de construcţii, construcţiunea şi întreţinerea drumurilor, a drumurilor de fer, a podurilor, a lucrărilor de navigaţiune fluvială şi maritimă, şi în genere, tot ce se atinge de căile de comunicaţie, atât pe apă cât şi pe uscat. El mai coprinde cunoştinţele de arhitectură, stereotomie, construcţii civile, construcţia maşinelor, rezistenţa materialelor, statica grafică, hidraulică, edilitate, fizică industrială şi maşini industriale, mineralogie şi geologie, tehnologia petrolului, desen şi lucrări grafice, economie politică şi drept administrativ, necesare specialităţii inginerului.

Elevii vor avea dreptul de a opta între cursul de petrol şi cel de edilitate.

Deosebit de aceasta, cursuri şi exerciţii militare sunt făcute în Şcoală de către profesori militari, după un anumit program, întocmit de Ministerul de Războiu şi aprobat de Ministerul Lucrărilor Publice, în scopul de a pregăti elevii Şcolii la serviciul militar ce sunt chemaţi a face la eşirea lor din Şcoală, ca plutonieri, pentru a obţine gradul de sub-locotenent în rezervă. Acest învăţământ special se predă în 4 ani de studiu (anul I—IV), pe care-i coprinde Şcoala.

Art. 8.— Un învăţământ preparator coprinde cunoştinţele necesare pentru pregătirea elevilor la urmarea cursurilor speciale, şi adică: algebra superioară, geometria analitică, calculul diferenţial şi inte-

gral, geometria descriptivă, fizica, chimia generală și desemnul. Acest învățământ este de un an și se predă în anul preparator, alipit la școala propriu zisă.

Art. 9.—Instrucțiunea dată elevilor în Școală se compune din două părți:

1. Învățământul teoretic, care se predă în Școală.
2. Învățământul practic, care se face afară din Școală.

Învățământul teoretic coprinde: *a)* lecțiunile orale, făcute de profesorii titulari ai cursurilor; *b)* repetițiile, aplicațiile și exercițiile făcute elevilor de profesorii repetitori; *c)* experiențele în laboratoriile de fizică și chimie; *d)* manipulațiunile de chimie și de încercare a materialelor; *e)* lucrările grafice, între care și redactarea de proiecte și memorii, ca aplicațiune la cunoștințele dobândite la cursuri; *f)* vizite de lucrări, șantiere, ateliere și fabrici sub conducerea profesorilor respectivi.

Învățământul practic coprinde: *a)* lucrări pe teren de ridicări de planuri și nivelmente sub direcțiunea unui profesor al școlii; *b)* lucrări de misiuni, în care elevii sunt atașați pe timpul vacanțelor școlii la lucrări diverse de studii și construcțiuni ale Statului sau altor administrații publice, sau chiar la întreprinderi industriale particulare.

Art. 10.—Cursurile Școlii se încep la 1 Octombrie al fiecărui an și țin, împreună cu examenele generale, până la finele lunii lui Iunie; aceste examene vor urmă imediat după terminarea cursurilor, conform programei ce se va stabili de Direcțiunea Școlii. Vacanțele țin dela 1 Iulie până la 1 Octomvrie. În timpul lunilor de vacanță elevii vor face, în timp de cel puțin 60 de zile, lucrările practice la care sunt obligați, și care sunt menționate în articolul precedent.

CAPIT. III.

Admisiunea în Școală.

Art. 11. — Admiterea elevilor în anul preparator al Școlii se face prin concurs, ținut în fiecare an înaintea unei comisiuni, compusă din profesori ai Școlii, desemnați de Directorul ei. Concursul se va face după programul de cunoștințe și conform condițiunilor cerute pentru aceasta; el se va ține în București, în localul Școlii, cu începere dela 25 Septemvrie, și conform publicațiunii ce se va face pentru aceasta în fiecare an, de către minister, prin calea Monitorului Oficial.

Art. 12. — Pentru a fi admiși la concurs, candidații vor trebui să aibă vârsta de cel puțin 17 ani și de cel mult 23 la data de 1 Ianuarie care precede concursului și să poseadă diploma de bacalaureat, sau certificatul de absolvire al învățământului secundar, după cum unul sau altul din aceste două titluri ar fi cerut de legea instrucțiunii.

nii publice pentru valabila înscriere a candidatului la Facultatea de Științe.

Pentru dovedirea acestora, precum și a celorlalte condițiuni ce li se mai cer, fiecare candidat va trebui să prezinte :

- a) Diploma de bacalaureat, sau certificatul de absolvire al liceului, echivalent cu bacalaureatul;
- b) Actul său de naștere;
- c) Actul său de vaccină;
- d) Un certificat medical, constatând că elevul este de o constituție sănătoasă;
- e) Un certificat de bună purtare, dat de autoritățile locului unde domiciliază.

Art. 13. — Tinerii care doresc a fi prenumărați printre concurenți, vor trebui să adreseze Direcțiunii Școlii de poduri și șosele cererea lor în scris, însoțită de toate actele respective. Aceste cereri vor fi primite în zilele lucrătoare, la Secretariatul Școlii, cu începere din ziua publicațiunii concursului prin Monitor; lista înscrierilor se va încheia cu 2 zile înainte de ziua fixată pentru concurs, la amiază, de când nici o cerere nu va mai fi primită.

Orice cerere care nu ar fi însoțită de actele mai sus menționate aflate în regulă, va fi considerată ca neavenită și nu va fi luată în considerare.

Art. 14. — Probele la care vor fi supuși candidații dinaintea comisiei examinatoare, vor fi de 2 feluri:

- a) Proba scrisă, care având de bază programul cunoștințelor cerute la concursul de admitere, va consista în probleme asupra materiilor din program;
- b) Proba orală, care va consista într'un examen oral, asupra tuturor materiilor din același program. Notele acordate concurenților vor fi exprimate prin numerele dela 0 până la 20.

Direcțiunea Școlii are sarcina de a fixa dispozițiunile de detaliu pentru ținerea concursului.

Art. 15. — După terminarea tuturor probelor și pe baza rezultatelor obținute, Direcțiunea Școlii va întocmi lista concurenților, pe care-i va declara admisibili și o va supune la aprobarea Ministerului Lucrărilor Publice, care va decide în mod definitiv asupra admiterii.

Art. 16. — Vor fi admiși ca elevi în anul I al școlii, tinerii care vor fi urmat în mod satisfăcător studiile din anul preparator și care vor fi fost promovați la finele anului, după normele statornicite în regulamentul de față.

Art. 17. — Vor mai putea fi admiși de a dreptul în anul I, cu dispensă de examen, tinerii care ar avea diploma de Licențiat în Matematici de la o Facultate de Științe, echivalentă diplomii emenate dela Universitățile Române.

CAPIT. IV.

Administrațiunea Școlii.

Art. 18. — Administrațiunea Școlii este încredințată unui inginer din corpul tehnic al Ministerului Lucrărilor Publice, având cel puțin gradul de inginer-șef și care poartă titlul de Director al Școlii.

Directorul, sub autoritatea ministerului Lucrărilor Publice, este însărcinat cu supravegherea instrucțiunii, menținerea disciplinei și aplicarea regulamentului.

El conduce și controlează, pe lângă învățământul propriu zis, serviciile anexe care sunt dependente de Școală, și anume; *a)* secretariatul; *b)* laboratorul de chimie; *c)* laboratorul de fizică; *d)* biblioteca; *e)* depozitul de instrumente; *f)* atelierul; *g)* muzeul și colecțiunile; *h)* serviciul medical al școlii și orice alte servicii sau sub-diviziuni s'ar mai adăoga ulterior în Școală.

Directorul poate fi în același timp și profesor în Școală.

Art. 19. — Personalul administrativ coprinde, pe lângă Director: 1 secretar; 1 contabil; 1 copist; 1 șef al depozitului de instrumente; 1 bibliotecar; 1 medic; 1 autograf; 1 ajutor-autograf, precum și orice alt personal, care s'ar mai adăoga ulterior, după trebuință.

Art. 20. — Personalul special al laboratorilor de fizică și chimie, pus sub autoritatea Directorului, se compune din:

1 șef al laboratorului de chimie, care este în același timp și profesor de chimie și șeful laboratorului pentru lucrări particulare și ale tuturor administrațiunilor publice;

1 preparator de chimie, având și sarcina de preparator pentru lucrări particulare;

1 al doilea preparator de chimie;

1 preparator de chimie pentru lucrări particulare;

1 asistent la laboratorul de chimie;

1 preparator de fizică și maestru pentru repararea instrumentelor;

2 laboranți pentru laboratoriile de fizică și chimie;

1 ajutor pentru prepararea cursurilor și repararea instrumentelor.

Art. 21. — Directorul este numit prin decret regal, în urma raportului Ministerului Lucrărilor Publice; celalt personal al administrațiunii Școlii, este numit prin decret regal, în urma prezentării Ministerului Lucrărilor Publice, făcută pe baza recomandățiunii Directorului Școlii;

Art. 22. — Deosebit de aceasta, Școala mai coprinde personalul subaltern și oamenii de serviciu necesari pentru întreținerea Școlii, împreună cu internatul și a serviciilor anexe alipite de dânsa. Acest personal este angajat de Direcțiunea Școlii, după trebuință și în limitele prevederilor budgetare.

CAPIT. V.

Personalul didactic.

Art. 23. — Personalul didactic al Şcolii, pentru partea ştiinţifică şi tehnică, se compune din profesori titulari, profesori auxiliari şi repetitori de cursuri. El mai cuprinde profesori de cursuri militare, pe lângă care sunt ataşaţi şi ofiţeri sau sergenţi instructori.

Art. 24. — Profesorii titulari sunt aceia care sunt numiţi pentru predarea cursurilor anume prevăzute în programul Şcolii, sau pentru facerea lucrărilor practice de proiecte şi altele. Profesorii titulari sunt luaţi dintre inginerii cu titluri recunoscute de Ministerul Lucrărilor Publice, dintre Doctori sau Licenţiaţi în Ştiinţe, în Drept, sau Economie politică, pentru cursurile respective. Ei sunt numiţi prin decret regal, după propunerea Ministerului Lucrărilor Publice, în baza recomandăţiunii făcute de Directorul Şcolii, afară de ceea ce se prevede la art. 31 de mai jos, pentru numirea profesorilor de cursuri şi exerciţii militare.

Art. 25. — Profesorii auxiliari sunt aceia care înlocuiesc, în mod temporar, pe profesorii titulari, când aceştia ar fi împedecaţi pe un timp mai îndelungat, aşi face cursurile lor, fie din cauză de boală, fie din alte împrejurări, care ar justifica această împedecare. Numirea unui profesor auxiliar va trebui a se face ori de câte ori s'ar putea prevedea că un profesor titular va fi împedecat aşi face cursul în timp de un an întreg.

În asemenea caz, profesorul titular încunoştiinţează Direcţiunea Şcolii, recomandând şi pe înlocuitorul său, care va trebui să pozeadă unul din titlurile arătate la art. precedent. Cererea se supune apoi Ministerului de către Directorul Şcolii, împreună cu observaţiunile şi propunerile sale în această privinţă.

Art. 26. — Numirea profesorului auxiliar se face prin decizie ministerială, prin care se acordă în acelaşi timp concediul cerut de profesorul titular.

Art. 27. — Însărcinarea profesorului auxiliar încetează de drept, din momentul când profesorul titular respectiv se prezintă pentru aşi relua cursul, lucru despre care Direcţiunea Şcolii va încunoştiinţa pe Minister.

Art. 28. — Profesorul auxiliar intră în toate drepturile profesorului titular, pe tot timpul cât durează însărcinarea sa; el nu va putea însă face parte din juriul profesoral, chemat a se pronunţa asupra diplomelor de ingineri dela şcoalele din străinătate, prevăzut la art. 7 din legea pentru organizarea corpului tehnic. În asemenea caz, se va alege din nou, în locul profesorului titular în concediu, o altă persoană dintre profesorii titulari, care va funcţiona ca membru al juriului, pentru tot restul anului.

Art. 29. — Profesorul titular care ar fi împedicat în cursul anului, pentru un timp mărginit, a'și predă lecțiunile, va putea, cu aprobarea Directorului, să fie înlocuit în acest timp de un suplinitor, recomandat de dânsul, care însă va trebui să aibă unul din titlurile arătate la art. 24.

Profesorul suplinitor va face cursul și va examina pe elevi, în locul titularului; el nu va intra însă în nici unul din celelalte drep-turi ale titularului, care rămân legate de persoana sa.

Art. 30. — Repetitorii de cursuri au însărcinarea de a face e-levilor Școalii conferințe asupra materiilor predate de profesorii titulari, făcând cu dânsii interogațiuni, exerciții, probleme și aplicațiuni care să-i înlesnească a'și însuși mai bine cunoștințele teoretice ale cursu-rilor și a le întrebuința în practica lucrărilor. Ei sunt numiți ca și profesorii titulari și trebuie să îndeplinească aceleași condițiuni ca și ei.

Art. 31. — Profesorii de cursuri și exerciții militare, însărcinați cu cursurile speciale și cu instrucția militară, sunt numiți de Ministe-rul de Lucrări Publice, dintre ofițerii în activitate, prin decizie mi-nisterială.

Art. 32. — Profesorul de chimie este, în același timp, șeful la-boratorului de încercări. Profesorul de fizică este, de asemenea, șeful laboratorului de fizică și electricitate.

Art. 33. — Fiecare profesor este conservatorul auxiliar, sub au-toritatea Directorului Școalei, al colecțiunilor privitoare la cursul cu care este însărcinat.

Art. 34. — Profesorii sunt datori a'și face regulat cursurile și conferințele lor și a urmă în mod statornic lucrările practice ale elevilor, prevăzute prin programul Școalii și prin programul de ore stabilit de Direcțiune la începutul fiecărui an; ei vor face, de ase-menea, la epocile ce se vor fixa, examenele asupra materiilor pre-date și vor însemna notele de merit ale fiecărui elev.

Art. 35. — La începutul fiecărui an școlar, profesorii titulari se vor întruni în consiliu, după convocarea și sub președinția Direc-torului, pentru a se consfătuți asupra chestiunilor privitoare la învăță-mântul Școalei; ei vor examina programele de studii pentru a pune în legătură între dânsese diferitele cursuri; vor fixa numărul exa-menelor parțiale ce se vor ține la fiecare curs, în timpul anului și își vor da părerea asupra diverselor chestiuni ce le vor fi supuse de Direcțiunea Școalii. — Tot în această întrunire profesorii titulari ai Școalii de poduri și șosele, vor alege dintre dânsii 6 membri care, conform art. 7 din legea pentru organizarea corpului tehnic, trebuie să formeze juriul pentru cercetarea diplomelor eliberate de școalele din străinătate.

Art. 36. — Consiliul de profesori va mai putea fi convocat de către Directorul Școalei, ori de câte ori acesta va crede trebuincios,

pentru a pune în desbaterea lui chestiuni privitoare, fie la învăță-mânt, fie la disciplina Școlii.

Art. 37. — Pentru a delibera, este necesară prezența a jumătate plus unul din numărul membrilor consiliului, după prima convocare; dacă însă la această convocare nu se va întruni numărul cerut, atunci consiliul va lucra după a doua convocare, cu ori câți membri s'ar afla de față. Hotărârile se iau cu majoritate de voturi. În caz de paritate, votul Directorului va fi hotărâtor.

CAPIT. VI

Instrucțiunea elevilor. Bursele de internat. Examenele, clasificarea și promovarea.

Art. 38. — Elevii sunt obligați a urmări, în mod regulat, toate cursurile, repetițiile, lucrările grafice și lucrările practice, precum și a trece toate examenele, conform programelor pentru aceste lucrări și examene, ce se vor stabili în fiecare an de Direcțiunea Școlii.

Art. 39. — Se va acorda elevilor celor mai merițoși, un număr oarecare de burse de interni, potrivit prevederilor din buget, după normele ce se vor statornici de Minister. Tinerii de origină română, din afară de Regat, se vor bucura de aceleași drepturi ca și naționali, pentru obținerea acestor burse. Elevii bursieri vor fi interni și vor fi supuși regulilor și disciplinei interioare ale Școlii.

Art. 40. — Meritul și cunoștințele elevilor sunt constatate prin examene parțiale, ținute în cursul fiecărui an și prin examene generale, care vor avea loc la finele anului școlar, îndată după terminarea cursurilor; prin lucrări grafice și proiecte ce ei vor face în Școală, în timpul anilor de studiu și, în fine, prin lucrări practice de aplicațiune ce au să facă pe timpul vacanțelor Școlii. Pentru toate aceste probe sau lucrări, gradul de merit al elevilor va fi exprimat prin note, variând dela 0 până la 20, după aprecierea profesorului respectiv. O notă deosebită se va da elevilor de către profesor și pentru caietele de cursuri.

Art. 41. — Promovarea elevilor dintr'un an în cel următor, precum și clasificarea lor în ordinea de merit pe fiecare clasă, se va face de către Directorul Școlii, pe baza notelor obținute de fiecare elev la diferitele lucrări și examene din cursul anului.

Nota de merit anuală la fiecare curs, se va obține adăogând la nota examenului general, media notelor dela examenele parțiale și media notelor dela proiectele referitoare aceluși curs, și împărțind suma acelor medii cu 3. Pentru interogațiile făcute de profesorii repetitori, notele date de dânsii vor fi socotite ca note de examene parțiale, dar vor intra în calculul mediilor acestor examene, numai cu coeficientul 1/2.

Notele atribuite elevilor pentru lucrările practice în laborator, vor fi, de asemenea, socotite ca note de examene parțiale, cărora li se va aplica coeficientul 1/2.

În această clasificare se va ține seamă, pe lângă notele de merit la studiu, de nota ce se va atribui fiecărui elev pentru purtare și pentru asiduitate la cursuri.

Clasificarea se va face la începutul fiecărui an școlar, după rezultatele dobândite în anul precedent, pentru a putea ține seamă și de nota lucrărilor practice în campanie.

Art. 42.—Fiecare curs sau obiect din programul învățământului este, afară de aceasta, afectat de un coeficient special, stabilit în raport cu importanța pe care o prezintă acel curs. Produsul coeficientului special cu nota de merit anuală respectivă, dă numărul de puncte pentru fiecare obiect în parte; iar suma acestor produse, pentru toate obiectele ce intră în considerațiune la clasificare, formează numărul total de puncte obținute de elev. Nota medie anuală va fi egală cu numărul total de puncte, divizat cu suma coeficienților.

Aceasta va forma media anuală de promovare.

Art. 43.—Coeficienții speciali pentru diferitele materii sunt cei următori:

Anul preparator

Fizica	4	Geometria analitică	4
Chimia.	4	Desemn și epure	3
Descriptiva	4	Caietele	2
Algebra superioară și cal- culul infinitezimal	4	Purtare și asiduitate	2
			<u>27</u>

Școala propriu zisă

Anul I

Mineralogia	3
Mecanica generală	4
Stereotomia	4
Fizica.	3
Chimia.	3
Topografia	3
Arta militară.	2
Desemnul.	3
Caietele	2
Lucrări de practică	3
Purtare și asiduitate	2
	<u>32</u>

Anul II

Rezistența materialelor	4
Construcții civile	3
Tecnologia	3
Drumuri	3
Fizica industrială	3
Statica grafică	4
Geologia	3
Fortificații.	2
Desemnul	2
Caietele	2
Lucrări de practică	2
Purtare și asiduitate	2
	<u>33</u>

Anul III

Anul IV

Rezistența materialelor . . .	4
Poduri	4
Construcții civile	3
Electrotehnica	3
Mașini	3
Instalații industriale	3
Hidraulica	4
Artileria	2
Caietele	2
Lucrări de practică	3
Purtare și asiduitate	2

Drumuri de fer	4
Edilitate	3
Tehnologia petrolului	3
Navigația	3
Poduri	4
Mașini	4
Economia politică	2
Artileria	3
Caietele	2
Purtare și asiduitate	2

30

33

Art. 44. — Pentru ca un elev să fie promovat din anul preparator în anul I al Școlii, va trebui ca el să fi obținut:

1) Nota 12 cel puțin la examenul general pentru fiecare curs în parte;

2) Nota 10 cel puțin la fiecare din lucrările de desen din cursul anului;

3) Nota 14 cel puțin ca medie anuală de promovare, calculată după normele dela art. 42.

Art. 45. — Pentru ca un elev să fie promovat dintr'un an în cel următor, sau să fie socotit că a trecut anul IV de studiu, va trebui ca el să fi obținut:

1) Nota 12 cel puțin la examenul general pentru fiecare curs în parte;

2) Nota 10 cel puțin la fiecare din lucrările de desen și 12 cel puțin la fiecare proiect din cursul anului;

3) Nota 12 cel puțin ca medie anuală de promovare, calculată după normele dela art. 42.

Art. 46. — Dacă un elev nu va fi obținut nota minimă la examenul general la unul din cursurile respective, el va avea dreptul de a trece un nou examen, pentru îndreptarea acelei note.

Elevii care vor avea însă o asemenea notă insuficientă la mai mult de un curs, nu vor fi admiși la corijență și vor rămâne să repete clasa.

Pentru lucrările grafice (desen și proiecte), elevii vor fi obligați a reface pe toate acelea pentru care nu vor fi obținut nota minimă obligatorie, adică nota 10 sau 12 respectiv.

Nu se admite nici un examen de corijență pentru promovarea din anul preparator în anul I.

Art. 47. — Examenul de corijență va avea loc la începutul

aaului școlar următor, în zilele și orele ce se vor fixa de Direcțiunea Școlii; iar desemnările și proiectele insuficiente vor putea fi refăcute, sau la finele anului înainte de închiderea Școlii, sau la deschiderea ei, după chibzuința Direcțiunii.

Proiectele mai însemnate, care cer un timp mai îndelungat de lucru, vor fi asimilate cu un curs; prin urmare, nu se va admite corijența pentru un elev care ar avea două examene generale și un proiect sau un examen general și două proiecte insuficiente; în asemenea caz, acel elev trebuie să repete clasa.

Art. 48. — Elevii, care, nici în urma examenului de corijență sau a refacerii lucrărilor lor grafice, nu vor fi obținut nota minimă obligatorie, vor rămâne să repete clasa.

Art. 49. — Cursurile la care un elev va fi făcut un examen de corijență, ca și lucrările grafice din nou făcute, nu vor fi socotite, în stabilirea medii anuale de promovare a elevului; de cât cu notele obținute la cel dintâiu examen, sau la cea dintâiu lucrare a sa.

Art. 50. — Elevii, care vor rămâne a repeta o clasă, neavând nici o medie de promovare, vor fi trecuți în anul următor pe lista clasii la urma celor promovați din clasa inferioară; în cazul însă în care elevul rămâne a repeta clasa din cauze neprevăzute, cum ar fi cazul de boală, el va fi trecut pe lista clasii la rândul la care-i dă dreptul media lui anterioară de promovare.

Nici un elev nu poate rămâne mai mult de 2 ani în aceeași clasă; când nici după doi ani, elevul nu va reuși a fi promovat în clasa următoare, el va pierde dreptul de a rămâne în Școală și va fi șters din controale.

Afară de aceasta, un elev nu poate să repete de cât două din patru clase; elevul dar, care pentru a treia oară ar rămâne repetent, va fi considerat ca retras din Școală și șters din controalele ei.

CAPIT. VII

Diplome și Certificate.

Art. 51. — Școala eliberează „*Diploma de Inginer*“ sau „*Certificatul de capacitate*“ absolvenților care vor fi obținut mediile minime de absolvire, prescrise de regulament.

Mediile de absolvire se întocmesc de Direcțiunea Școlii, după prescripțiunile regulamentului de față.

În Diplomă sau în Certificat se va arăta care anume din cursurile de petrol sau de edilitate au fost absolvite de elev.

Art. 52. — Diploma de inginer se va acorda acelorora din absolvenți, ai Școlii, care la sfârșitul celor patru ani de studii, vor avea o medie generală de absolvire de cel puțin 15.50.

Certificatul de capacitate se va acorda aceloră din absolvenți, a căroră medie generală de absolvire va fi de cel puțin 14.

Art. 53. — Absolvenții, care nu vor fi obținut Diploma sau Certificatul de Capacitate, nu pot dobândi unul din aceste titluri de cât refăcând din nou anul din urmă, sau cei 2 ani din urmă, ai Școlii pentru a-și face o medie generală care le-ar da dreptul a obține un titlu. În nici un caz însă ei nu vor putea să rămână în Școală mai mult de 6 ani în totul.

Art. 54. — Absolvenții fără Diplomă și fără Certificat, precum și elevii care, dintr-o cauză oare care nu ar termina Școala, pot obține, după cerere, dela Direcțiunea ei, certificate de studiile făcute în timpul aflării lor în Școală; aceste certificate însă, nu vor avea altă semnificare de cât atestarea că elevul a urmat, în parte sau în total, învățământul din Școală, în condițiunile ce vor fi specificate în acel certificat.

Art. 55. — Pentru stabilirea mediilor generale de absolvire, se vor aplica câte un coeficient de importanță la mediile de promovare ale celor 4 ani de studii, fixându-se:

Coeficientul 3 la media de promovare a anului I-ii.					
„ 4 „ „ „ „ „	II-lea.				
„ 5 „ „ „ „ „	III și IV-lea.				

CAPIT. VIII

Indatoririle elevilor. — Disciplina.

Art. 56. — Elevii sunt datorii a se purta respectuos, față de Director și de Profesori, precum și față de orice alte persoane din administrațiunea Școlii, care sunt chemate a avea o supraveghere asupra lor; vor avea o purtare cuviincioasă în relațiunile lor reciproce; vor fi, în interiorul Școlii, supuși regulilor disciplinare stabilite prin acest regulament, iar în afară din școală, vor trebui, de asemenea, să aibă o bună conduită, potrivit cu calitatea lor de elevi ai unei școli de învățământ superior.

Art. 57. — Elevii sunt obligați să urmeze cu asiduitate toate cursurile, lucrările practice și conferințele, prevăzute de programul Școlii. Cursurile și exercițiile militare sunt obligatorii în aceiași măsură pentru toți elevii. Nu vor fi dispensați de exercițiile militare de cât aceia dintre elevi, care ar fi neapți pentru aceasta, din cauză de infirmități corporale, conform avizului dat de ofițerul instructor și de medicul școlii, sau care ar fi scutiți de armată în calitate de supuși străini. În ambele cazuri ei vor trebui să-și reguleze situația lor de scutiți de către autoritățile competente militare, după formele obicinuite.

Art. 58. — Prezența elevilor la diferitele cursuri, conferințe,

exerciții și lucrări practice, va fi constatată totdeauna de șeful clasei, sau în lipsa acestuia, de elevul următor în ordinea clasificării și absențele vor fi însemnate pe lista de apel nominal a clasei. Această listă va fi remisă profesorului respectiv, care o va viză, după verificare și o va depune la secretariat, pentru controlul general al absențelor. Constatarea absențelor se va face totdeauna la începutul clasei, socotindu-se ca absenți elevii veniți după facerea apelului.

Art. 59.—Absențele nemotivate vor fi luate în considerațiune la finele anului, pentru a se da fiecărui elev nota de asiduitate, care va intra în calculul medii.

Art. 60.—Elevul care în timp de 3 luni consecutive va avea un număr de absențe nemotivate, echivalente cu o lună de absențare, va fi considerat ca retras din Școală și șters din controalele ei.

Art. 61.—Absențele făcute pentru caz de boală, constatată de medicul școlii, vor fi de drept trecute ca absențe motivate; pentru oricare alte certificate sau motive, aduse întru justificarea lor, Direcțiunea va aprecia dacă absențele pot fi, sau nu, socotite ca motivate.

Art. 62.—Absențele dinainte autorizate de Directorul Școlii, după cererea ce-i va fi fost făcută de un elev, vor fi trecute printre absențele motivate.

Art. 63.—Elevii vor intra în clasele lor respective șiși vor ocupa locurile lor la cel dintâiu semnal de intrare în clasă; ei vor lua note la cursuri în timpul lecțiunii, iar caietele de note le vor prezintă la examene profesorilor, care vor ține compt de dănselle pentru darea notelor de merit.

Art. 64.—Elevii vor trebui să se prezinte pentru examenele, fie parțiale, fie generale, ce vor avea să treacă, în zilele și la orele fixate pentru aceasta și în ordinea în care vor fi chemați de profesor, după lista de ordine, mai înainte întocmită.

Orice elev care, fără vre-o împedecare legitimă, ar lipsi dela un examen în ziua fixată, va primi nota zero pentru acel examen.

Elevul care nu se va fi prezentat la rândul său la un examen, va fi considerat ca absent și va primi nota zero.

Dacă însă, venind înainte ca profesorul să fi terminat cercetarea tutulor elevilor, profesorul l-ar admite a trece examenul, i se va socoti întârzierea drept două absențe, care se vor adăoga la absențele dela cursuri.

Art. 65.—Epocelle fixate pentru remiterea diferitelor lucrări de proiecte, deseme, exerciții, memorii, etc., vor fi riguros menținute. Prin urmare, orice întârziere în remiterea acestor lucrări, va atrage după sine scăderea notelor de merit respective, cu un punct pentru cele dintâiu două zile de întârziere și iarăși cu câte un punct pentru fiecare alte patru zile peste cele dintâiu două.

Directorul va putea însă acorda pentru motive plauzibile și după

împrejurări, prelungiri de termen pentru remiterea unor asemenea lucrări, fie tuturor elevilor unei clase, fie unora dintr'ânșii numai.

Art. 66. — Elevii interni sunt ținuti a se afla în permanență în Școală. Zilele și orele în care ei au facultatea să iasă din Școală vor fi fixate de Direcțiune prin dispozițiuni de ordine interioară. În afară de aceste zile și ore, ei nu vor putea eși din școală, fără o specială și prealabilă autorizare a Directorului.

Art. 67. — Exercițiile militare la care sunt supuși elevii în cursul celor 4 ani de studiu, constituind pentru dânșii serviciul militar ce'l datorează, conform legii, ei sunt datori a răspunde la toate chemările pentru aceste exerciții.

Purtarea uniformii va fi obligatorie pentru toți elevii școlii, atât interni cât și externi, atât în școală cât și afară din școală, exceptându-se numai acei scutiți de instrucția militară, conform art. 57 de mai sus.

Asiduitatea și aplicațiunea fiecărui elev la aceste exerciții militare vor face obiectul unei note deosebite din partea ofițerului instructor, în baza căreia elevul ce nu va fi satisfăcut acestei îndatoriri, va putea fi reținut încă un an în clasa în care se găsește pentru a'și desăvârși în anul următor, în aceeași clasă, instrucția sa militară.

Art. 68. — Este absolut interzis elevilor de a introduce în școală cărți, reviste, ziare sau orice alte scrieri, afară de acelea care ar prezenta un caracter științific, în legătură cu studiile lor speciale.

Art. 69. — În tot timpul șederii lor în școală, elevii sunt datori a evita orice ar putea turbura ordinea sau a împiedica dela lucru pe camarazii lor. Ei nu vor putea primi, sau introduce, nici o persoană străină în localul școlii; în tot cazul aceasta nu se va putea face de cât excepțional, cu știrea și autorizarea Directorului sau Secretarului școlii.

Art. 70. — La intrarea lor în școală, elevii vor fi datori a da secretariatului numele și adresa părinților sau a persoanelor sub a căror supraveghere ei se găsesc; elevii externi vor mai arăta și domiciliul lor personal în oraș când ei nu ar domiciliu împreună cu persoanele aci menționate. Orice schimbare, relativă la aceste indicațiuni, care s'ar produce pe timpul aflării elevilor în școală, se va aduce de dânșii la cunoștința Secretariatului.

Art. 71. — Lucrările de proiecte, deseme, exerciții, momorii și oricare altele de felul acestora, vor trebui să fie exclusiv operă personală a fie cărui elev. Ele vor fi executate în interiorul școlii în zilele și orele fixate pentru aceasta. Este dar interzis elevilor să ducă afară din școală planșele cu lucrările lor grafice, sau să prezinte ca fiind făcute de dânșii, o lucrare făcută de altă persoană. În caz de a se dovedi aceasta, se va da elevului notă zero; deosebit de pedeapsa disciplinară ce'i se va aplica, după împrejurări.

Art. 72. — Pentru infracțiunile la regulile de disciplină ale școlii și pentru orice abateri dela datoriile lor, elevii vor fi supuși la pedepse disciplinare, potrivit cu gravitatea faptelor ce li s'ar impută.

Pedepsele disciplinare care pot fi aplicate elevilor sunt:

- a) Mustrarea, pronunțată de Director, fie în particular, fie în prezența camarazilor lor din aceeași clasă;
- b) Avertismentul, care se va afișa în interiorul școlii;
- c) Excluderea timporală dela cursuri, până la maximum 15 zile;
- d) Excluderea timporală din școală, până la maximum 15 zile;
- e) Excluderea definitivă din școală.

Elevii interni mai pot fi, pe lângă aceasta, supuși la pedepsele următoare:

- f) Consemnarea, adică interzicerea de a eși din școală pe un timp mărginit;
- g) Excluderea timporală din internat, până la maximum 15 zile;
- h) Excluderea din internat pe tot timpul anului școlar, cu sau fără posibilitate de a mai fi reprimis intern în anii următori.

Aceste pedepse vor fi date de Directorul Școlii, afară de cele de sub litera *e* și *h*, care vor fi pronunțate de Ministru, în urma propunerii făcută de Direcțiunea Școlii.

Pedepsele suferite de un elev în cursul anului, vor fi luate în considerațiune, împreună cu absențele nemotivate, pentru a'i se da la finele anului nota de merit la purtare și absențe.

Art. 73. — Pedepsele de excludere și de consemnare, vor putea fi aduse la cunoștința părinților sau corespondenților elevilor de către Direcțiunea Școlii.

CAPIT. IX

Biblioteca.—Colecțiunile.—Laboratoriile.—Atelierul.— Depozitul de instrumente.

Art. 74. — Biblioteca Școlii este pusă sub conducerea unui bibliotecar, care în același timp, are și sarcina întreținerii localului Școlii.

Art. 75. — Bibliotecarul este conservatorul bibliotecii. El clasează cărțile, întocmește catalogul lor, ținându-l în curent cu toate uvragele intrate în bibliotecă; el liberează cărțile ce se cer spre a fi consultate și le primește înapoi.

La finele fiecărui an școlar, el va adresa Directorului un raport de starea bibliotecii, dând seamă în acelaș timp, în mod general, de frecventarea bibliotecii de către elevii Școlii.

Art. 76. — Biblioteca va fi deschisă în toate zilele și orele ce se vor fixa de Direcțiunea Școlii și care vor fi aduse la cunoștința elevilor prin înștiințări speciale, afișate în interiorul Școlii.

În aceste zile și ore, bibliotecarul va rămâne în permanență în

localul bibliotecii; în caz de împiedicare, va delega pe o altă persoană din administrația Școlii pentru a-l înlocui.

Art. 77. — În tot timpul cât se vor afla în bibliotecă, elevii vor păstra cea mai mare tăcere, pentru a nu se turbura unul pe altul în citirea sau lucrarea lor. După terminare, ei vor remite, în mâinile bibliotecarului, cărțile pe care le vor fi avut spre consultare.

Art. 78. — Nici un uvrăgiu al bibliotecii nu va putea fi dat spre citire sau consultare, afară din sala de studiu a bibliotecii, de cât în cazuri cu totul excepționale și cu autorizarea Directorului școlii. Bibliotecarul va lua, în acest caz, chitanță dela persoana căreia se va fi acordat asemenea autorizare și va îngriji ca uvrăgiul să fie la timp restituit bibliotecii.

Art. 79. — Colecțiunile mineralogice, cabinetul de fizică și laboratorul de chimie, vor fi deschise elevilor pentru instrucțiunea lor, în zilele și orele ce se vor fixa de Direcțiune și sub privegherea sau conducerea șefilor respectivi ai acestor colecțiuni sau laboratorii.

Art. 80. — Atelierul mecanic de reparațiuni, destinat mai cu seamă reparațiilor de instrumente, este pus sub conducerea unui maestru, care are, în același timp, sarcina de preparator al cabinetului de fizică.

Se va ține un registru în care se vor însemna toate lucrările efectuate de personalul din atelier; iar la finele fiecărui an, maestrul atelierului va prezintă Direcțiunii Școlii un raport indicator al lucrărilor efectuate.

Art. 81. — Șeful depozitului de instrumente are în îngrijirea lui colecțiunea de instrumente ale Școlii, destinate instrucțiunii elevilor și acelea ale Ministerului Lucrărilor Publice, care sunt trimise în depozitul Școlii. El îngrijește ca aceste instrumente să fie bine conservate și reparate ori de câte ori trebuința va cere; ține un registru inventar al lor, precum și un registru de mișcarea acelor instrumente, adică de eșirea și intrarea lor din nou în depozit.

CAPIT. X

Dispozițiuni diverse.

Art. 82. — Direcțiunea Școlii va putea lua orice dispozițiuni de ordine interioară ce va crede necesare în interesul instrucțiunii elevilor și al disciplinei, aducându-le la cunoștința elevilor prin afișe în interiorul Școlii și, când ele ar interesa personalul didactic, comunicându-le acestuia prin circulări sau adrese individuale.

Art. 83. — Prezentul regulament se va pune în vigoare dela 1 Octomvrie 1906.

Ministrul lucrărilor publice, Ion C. Grădișteanu.

PARTEA NEOFICIALA

INFORMAȚIUNI FINANCIARE, STATISTICE ȘI ALTELE

PORTURI

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu pe luna Maiu 1906.

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu incasate în luna Maiu 1906, în acele 26 porturi unde aceste taxe se percep actualmente, reprezintă suma totală de lei 215.364 bani 65.

În această sumă de lei 215.364 bani 65, taxele de o jumătate la sută figurează pentru 186.093 lei, 95 bani, iar acele de cheiagiu pentru 29.270 lei 70 bani.

Din suma de lei 186.093 bani 95, produsă de taxa de o jumătate la sută, lei 151.395 bani 25, au fost produși la importățiune și lei 34.698, bani 70, la exportățiune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 116.696 bani 55.

Iar venitul total de lei 215.364 bani 65 se repartizează între cele 26 porturi după cum urmează:

1) Brăila 70.761,70 lei. 2) Galați 39.434,65 lei. 3) Constanța 33.952,30 lei. 4) Giurgiu 14.370,10 lei. 5) Corabia 9.672,75 lei. 6) Calafat 9.256,05 lei. 7) Turnu-Măgurele 7.961,55 lei. 8) Cetatea 6.234,10 lei. 9) Oltenița 4.499,05 lei. 10) Turnu-Severin 3.663,60 lei. 11) Zimnicea 3.401,60 lei. 12) Călărași 3.181,30 lei. 13) Bechet 3.007,60 lei. 14) Tulcea 1 800,20 lei. 15) Gruia 1.490,25 lei. 16) Vârciorova 863,65 lei. 17) Sulina 349,25 lei. 18) Cernavoda 340 lei. 19) Silistra-Nouă 328,80 lei. 20) Gura-Ialomiței 263,10 lei. 21) Mangalia 172,95 lei. 22) Bistreț 150,80 lei. 23) Hârșova 141,20 lei. 24) Isaccea 49,25 lei. 25) Chilia-Veche 18,85 lei. 26) Măcin —,— lei.

Față cu venitul din luna precedentă, Aprilie 1906, care a fost de lei 250.736 bani 40, avem un *minus* de lei 35.371 bani 75. Iar în comparațiune cu luna Maiu, din anul trecut 1905, când totalul încasărilor a fost de lei 202.115 bani 40, produsul lunii Maiu 1906 prezintă o diferență în **plus** de lei 13.249, bani 25.

Acest plus la venit s'a produs în 10 porturi; în celelalte 15 porturi a rezultat un minus, iar în un port nu s'a făcut nici o operațiune, după cum mai jos se specifică:

În plus: 1) Brăila 25.456,60 lei. 2) Constanța 15.624,30 lei. 3) Oltenița 3.067,35 lei. 4) Călărași 1.884 lei. 5) Gruia 1.483,95 lei. 6) Vârciorova 861,30 lei. 7) Bechet 410,15 lei. 8) Gura-Ialomiței 263,10 lei. 9) Tulcea 248,70 lei. 10) Silistra-Nouă 162,95 lei.

În minus: 1) Galați 10.665,20 lei. 2) Calafat 6.865,55 lei. 3) Cetatea 5.622,75 lei. 4) Turnu-Severin 3.442,70 lei. 5) Corabia 1.687,75 lei. 6) Bistreț 1.287,25 lei. 7) Giurgiu 1.276,15 lei. 8) Zimnicea 1.105,95 lei. 9) Cernavoda 435,95 lei. 10) Sulina 384 lei. 11) Hârșova 283,20 lei. 12) Mangalia 176,10 lei. 13) Isaccea 92,85 lei. 14) Chilia-Veche 12,60 lei. 15) Măcin —,— lei.

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu pe luna Iunie 1906.

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu încasate în luna Iunie 1906, în acele 26 porturi unde aceste taxe se percep actualmente, reprezintă suma totală de lei 160.142 bani 25.

În această sumă de lei 160.142 bani 25, taxele de o jumătate la sută figurează pentru 139.976 lei, 85 bani, iar acele de cheiagiu pentru 20.165 lei 40 bani.

Din suma de lei 139.976 bani 85 produsă de taxa de o jumătate la sută, lei 37.729 bani 10., au fost produși la importăriune și lei 102.247 bani 75, la exportăriune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 64.518 bani 65.

Iar venitul total de lei 139.976 bani 85, se repartizează între cele 26 porturi după cum urmează:

1) Galați 38.971,80. lei 2) Brăila 32.344,85 lei. 3) Constanța 27.598,95 lei. 4) Giurgiu 13.950,10 lei. 5) Corabia 7.822,60 lei. 6) Turnu-Măgurele 7.726,15 lei. 7) Calafat 5.515,40 lei. 8) Zimnicea 4.395 lei. 9) Călărași 4.076,85 lei. 10) Bechet 3.516,40 lei. 11) Oltenița 2.799,55 lei. 12) Cetatea 2.452,05 lei. 13) Tulcea 2.050,95 lei. 14) Cernavoda 1.964,25 lei. 15) Silistra Nouă 1.522,65 lei. 16) Gruia 1.406,70 lei. 17) Turnu-Severin 1.162,50 lei. 18) Sulina 312,15 lei. 19) Vârciorova 200,70 lei. 20) Hârșova 176,75 lei. 21) Bistreț 108,80 lei. 22) Mangalia 52,10 lei. 23) Gura-Ialomiții 15 lei. 24) Măcin —, — lei. 25) Isaccea —, — lei. 26) Chilia-Veche —, — lei.

Față cu venitul din luna precedentă, Maiu 1906, care a fost de lei 215.364 bani 65 avem un minus de lei 55.222 bani 40. Iar în comparațiune cu luna Iunie din anul trecut 1905, când totalul încasărilor a fost de lei 162.064 bani 05, produsul lunii Iunie 1906 prezintă o diferență în **minus** de lei 1.921 bani 80.

Acest minus la venit s'a produs în 9 porturi; în 16 porturi a rezultat un plus; iar în un port nu s'a făcut nici o operațiune, după cum mai jos se specifică:

În plus: 1) Constanța 6.506,70 l. 2) Giurgiu 4.185,60 lei. 3) Oltenița 2.339,70 lei. 4) Bechet 1.705,60 lei. 5) Cetatea 1.535,05 lei. 6) Cernavoda 1.463,10 lei. 7) Corabia 1.432,15 lei. 8) Gruia 1.372,60 lei. 9) Silistra-Nouă 1.278,35 lei. 10) Tulcea 1.272,10 lei. 11) Călărași 406,55 lei. 12) Zimnicea 207,30 lei. 13) Sulina 155,10 lei. 14) Vârciorova 144,15 lei. 15) Bistreț 108,80 lei. 16) Hârșova 91,75 lei.

În minus: 1) Brăila 11.662,45 l. 2) Turnu-Măgurele 8.328,75 l. 3) Galați 5.001,05 lei. 4) Calafat 634,90 lei. 5) Gura-Ialomiții 229,80 lei. 6) Turnu-Severin 173,70 lei. 7) Mangalia 55,60 lei. 8) Isaccea 31,10 lei. 9) Chilia-Veche 9,05 lei. 10) Măcin —, — lei.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ

PARTEA OFICIALA

PERSONAL

Mișcări în Corpul tehnic

— Prin decretul regal cu No. 2978 din 31 Iulie 1906, D-nii Ingineri Alexandru I. Roșu și Vasile Cambureanu, absolvenți cu diplomă ai școlii naționale de poduri și șosele, fiind numiți pe ziua de 1 August 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, sunt admiși pe aceiași zi, în cadrele corpului tehnic, cu gradul de ingineri ordinari clasa III, conform art 5 și 6 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal cu No. 3008 din 5 August 1906 D-l George R. Vâlceanu, absolvent cu diplomă al secțiunii conductorilor de pe lângă școala națională de poduri și șosele, care, prin decretul No. 2346 din 3 Iunie a. c., a fost numit pe ziua de 3/16 Iunie 1906, în serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate și admis pe aceiași zi în cadrele corpului tehnic, cu gradul de conductor cl. III, este considerat demisionat din funcțiune pe ziua mai sus arătată și tot-deodată este considerat ca neadmis în cadrele corpului tehnic, de oarece nu s'a prezentat la serviciu.

— Prin decretul regal cu No. 3014 din 7 August 1906, D-l Filorian Andrei, absolvent al școlii superioare tehnice din Viena, este numit, pe ziua de 1/14 August 1906, în postul de inginer-asistent în serviciul administrațiunii căilor ferate și admis pe aceiași zi în cadrele corpului tehnic, cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art, 5 și 7 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal cu No. 3049 din 11 August 1906, D-nii ingineri Ignat George St., Zlatco Pascal, Marineanu Sterie și Cănciulescu George, absolvenți cu diplomă ai școlei naționale de poduri și șosele, sunt numiți pe ziua de 1/14 August 1906, în posturile de ingineri-asistenți în serviciul administrației căilor ferate și tot odată sunt admiși

pe aceeași zi, în cadrele corpului tehnic cu gradul de ingineri-ordinari clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal cu No. 3102 din 17 August 1906, D-l inginer-ordinar cl. III Dimitrie Mihăileanu, actualmente aflat în disponibilitate, fiind numit pe ziua de 16 August 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele, este rechemat, pe aceeași zi în cadrul de activitate, (cadrul ordinar) al corpului tehnic.

— Prin decretul regal cu No. 3103 din 17 August 1906, D-l inginer-ordinar cl. I, Ioan Ath. Cristodulo, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, fiind numit pe ziua de 16 August 1906 în serviciul exterior de poduri și șosele, este trecut, pe aceeași zi în cadrul ordinar al zisului corp.

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

În serviciul de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 2978 din 31 Iulie 1906, D-nii ingineri Alexandru I. Roșu și Vasile Cambureanu, absolvenți cu diplomă ai școlii naționale de poduri și șosele, sunt numiți pe ziua de 1 August 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele.

— Prin decretul regal cu No. 3005 din 5 August 1906, D-l Vasile Iacomî, actual picher cl. I în serviciul circumscripțiunii IX de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 15 Iulie 1906, în postul vacant de desenator la serviciul de poduri și șosele din județul Roman, cu retribuțiune lunară de 183 lei.

— Prin decretul regal cu No. 3050 din 11 August 1906, D-l inginer ordinar cl. III, Victor Ghircioaș, actual inginer asistent la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este trecut pe ziua de 1/14 August 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele.

— Prin decretul regal cu No. 3102 din 17 August 1906, D-l inginer-ordinar cl. III Dimitrie Mihăileanu este numit pe ziua de 16 August 1906 în serviciul exterior de poduri și șosele.

— Prin decretul regal cu No. 3103, D-l inginer-ordinar cl. I Ioan At. Cristodulo este numit pe ziua de 16 August 1906, în serviciul exterior de poduri și șosele.

— Prin decisiunea ministerială cu No. 17.925 din 11 August 1906, s'au aprobat următoarele transferări și numiri în personalul serviciului exterior de poduri și șosele, după cum urmează:

D. inginer-ordinar cl. I Constantin S. Budeanu, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Brăila, este trecut pe ziua de 16 August 1906 ca sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dâmbovița, în locul d-lui inginer-ordinar cl. II Mircea Dumitrescu, trecut în alt serviciu.

D. inginer-stagiari Grigore G. Penescu, actual sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Mehedinți, este trecut pe ziua de 16 August 1906. în aceeași calitate la județul Tulcea.

D. inginer-ordinar cl. III Ion Tudor, actual sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Romanai, este trecut pe ziua de 1 August 1906 în aceeași calitate la județul Botoșani, în locul vacant.

D. inginer-ordinar cl. III Vasile Cambureanu este atașat pe ziua de 1 August 1906 ca sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Romanai.

D. inginer-ordinar cl. III Victor Ghircoiaș este atașat pe ziua de 1 August 1906 ca sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Râmnicu-Sărat.

— Prin decisiunea ministerială cu No. 18.797 din 17 August 1906, D-l inginer-ordinar cl. I, Ion Ath. Cristodulo este atașat, pe ziua de 16 August 1906, în postul de șef al serviciului de poduri și șosele din județul Brăila, în locul d-lui inginer Budeanu, transferat; iar d-l inginer-ordinar cl. III, Dimitrie Mihăileanu, este atașat pe aceeași zi, ca sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Mehedinți, în locul d-lui inginer Gr. Penescu, transferat.

— Prin decisiunea ministerială No. 17.892 din 11 August 1906, d-l inginer-ordinar cl. III Alexandru A. Roșu, din serviciul exterior de poduri și șosele, este atașat, pe ziua de 1 August 1906, la lucrările tunelului de la Berești, plătindu-se din fondul de construcțiune al linii Bârlad-Galați.

In serviciile hidraulice.

— Prin decretul cu No. 3007 din 5 August 1906, D-l Bogdan Misir este numit, pe ziua de 20 Iulie 1906, în postul de agent cl. IV la serviciul de navigațiune fluvială, cu diurnă lunară de 168 lei, în locul d-lui Dimitrie Scredeanu, destituit pe ziua de 16 Iulie a. c., când a fost suspendat și dat judecării pentru lipsa de bani constatată în casa agenției ce a gerat, din portul Zimnicea.

— Prin decretul regal cu No. 3015 din 7 August 1906, D-l Iacob Titorian, actual impiegat cl. V în serviciul de navigațiune maritimă, este confirmat în postul ce ocupă, de oare ce a prezentat acte prin care dovedește că posedă calitatea de cetățean român.

— Prin decretul regal cu No. 3167 din 31 August 1906, D-I Gheorghe Dumitru, actual focar principal în serviciul Direcțiunii hidraulice, este înaintat pe ziua de 16 August 1906, în postul de mecanic cl. III, pe aparatele de dragagiu ale sus zisei direcțiuni, în locul d-lui Mihail Darie, demisionat, pe ziua de 27 Iulie a. c.

— Prin decisiunea ministerială No. 18.824 din 18 August 1906, d. Spiru Anghelatos este licențiat din postul de pilot ce ocupa la serviciul de navigațiune fluvială, pe ziua de 10 August 1906, pentru purtare necuviincioasă, pe când se găsea imbarcat, față de comandantul vasului.

In administrațiunea căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 3016 din 7 August 1906, D-I Stoiceanu George Al. este licențiat din postul de impiegat definitiv cl. I ce ocupă în serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 1/14 Octombrie 1906, de oare-ce boala incurabilă de care este atins îl face impropriu serviciului.

— Prin decretul regal cu No. 3048 din 11 August 1906, D-I inginer ordinar cl. II Mircea Dumitrescu, actualmente aflat în serviciul exterior de poduri și șosele, este trecut, pe ziua de 1/14 August 1906, în postul de șef de secțiune la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 3133 din 22 August 1906, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. Dan Ion, actual șef de echipă în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat pe ziua de 1 Septembrie s. n. 1906, în postul de picher în aceeași administrațiune.

— Prin decisiunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 16.909 din 2 August 1906, d. inginer-ordinar cl. II Eduard N. Sava, inginer-asistent la serviciul de întreținere din administrațiunea căilor ferate, este suspendat din serviciu, pe timp de o lună, cu începere de la 1/14 August 1906, fără drept la salariu, și ori ce altă indemnizațiune pe timpul suspendării pentru purtare necuviincioasă și ațâțare la nesocotirea legilor și a autorității însăși a ministerului de care d-sa atârnuă.

— Prin decisiunea ministerială No. 22075 din 20 Septembrie 1906, d. Ancoreanu Ion, actual impiegat definitiv clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 16 Septembrie 1906, în postul de impiegat definitiv clasa III în aceeași administrațiune.

— Prin decisiunea ministerială No. 22076 din 20 Septembrie 1906, d. Langer Erasmus, actual mecanic clasa I în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Octombrie stil nou 1906, de oare-ce infirmitatea de care este atins îl face impropriu serviciului.

— Prin decisiunea ministerială No. 22077 din 20 Septembrie 1906, d. Purcăreanu Ioan N., actual verficator clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Septembrie st. n. 1906, în postul de împiegat definitiv clasa II în aceeași administrațiune.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

Prin decretul regal No. 3098 din 17 August 1906; pe temeiul jurnalului consiliului de miniștri cu No. 1504 din 30 Iulie a. c. și dispozițiunilor art. 3 din legea pentru construcția și exploatarea căilor ferate din inițiativă privată din 28 Martie 1902 și 27 Maiu 1905, s'a declarat de utilitate publică construcțiunea linii ferate sistem „Decauville“ de 75 cm. lărgime și 10600 m. lungime între mina de cărbuni Valea-Copcei și orașul Turnu-Severin, concedată d-lor N. T. Popp și C. T. Georgescu, pentru transportul exclusiv al produselor minei Valea-Copcei.

REGULAMENTUL SERVICIULUI LA BORD

(Sanționat prin Înaltul Decret Regal No. 2870 din 19 Iulie 1906)

CAPITOLUL I

Ierarhie și personal.

Art. 1. Din punctul de vedere al serviciului, personalul bordului se împarte în:

- a) Personal de punte;
- b) Personal pe mașină;
- c) Personal de serviciu.

Art. 2 Din punctul de vedere al funcțiunii la bord, personalul bordului se denumește în modul următor, independent de gradul ce are:

a) Personalul de punte.

Comandant.
Secund.
Ofițer.
Manipulant.
Telegrafist.
Pilot.
Șef de echipagiu.
Maestru.
Șef timonier.
Timonier.
Matelot.
Asistent.
Candidat.

b) Personal de mașină.

Șef-mecanic.

Art. 3. Din punctul de vedere al ierarhiei, personalul vaporului, pus întreg sub ordinele comandantului, se împarte în:

a) Ofițeri.

- 1) Secund.
- 2) Șef-mecanic.
- 3) Al doilea ofițer.
- 4) Al doilea mecanic.
- 5) Intendent.
- 6) Al treilea ofițer.
- 7) Al treilea mecanic.
- 8) Manipulant.
- 9) Sub-mecanic
- 10) Telegrafist.
- 11) Pilot.

b) Maeștri.

- 12) Șef de echipagiu.
- 13) Maestru lemnar velar etc.
- 14) Bucătar-șef.

Al doilea mecanic.

Mecanic.

Sub-mecanic.

Ungător.

Fochist.

Cărbunar.

Asistent.

c) Personal de serviciu.

Intendent.

Bucătar-șef.

Al doilea bucătar.

Contabil de subzistență.

Chelner încasator.

Camerier.

Cameristă.

Curățitor.

Rândaș.

15) Șef timonier.

16) Ungător.

c) Echipaj.

17) Timonier.

18) Fochist.

19) Al doilea bucătar.

20) Matelot.

21) Cărbunar.

22) Chelner încasator.

23) Contabil de subzistență.

24) Chelner.

25) Camerier, cameristă.

26) Asistent de mașină.

27) " " punte.

28) Candidat.

29) Curățitor.

30) Rândaș.

La vapoarele unde sunt medici, ei sunt puși direct sub ordinele comandantului, însă intră în categoria ofițerilor.

CAPITOLUL II

Pavilioane și mărci distinctive.

Art. 4. — *Pavilionul național, întrebuințarea lui.*

Bastimentele serviciului maritim român poartă la bastonul din

pupă în port între orele 8 dimineata și apusul soarelui, pavilionul național de comerț.

În Mare pavilionul național din pupă se ridică în timpul zilei când bastimentul întâlnește vase de războiu sau comerț de care urmează a se face recunoscut, sau cu care urmează a schimba un salut sau semnale, precum și în vederea radelor porturilor sau semafoarelor.

Pavilionul național se mai ridică în Mare de câte ori bastimentul întâlnește bastimentele marinei militare române, cu care schimbă salutul, sau bastimentele serviciului, ori ale companiilor amice.

Art. 5. — Marca distinctivă, întrebuințarea ei.

Marca distinctivă a serviciului este un pavilion dreptunghiular; raportul între lungimea laturii orizontale și a laturii verticale este $\frac{4}{3}$. Fundul pavilionului este albastru, având în colțul superior de lângă baston un dreptunghi roșu, ale cărei laturi sunt pe jumătate din laturile pavilionului.

Pe dreptunghiul roșu se citește inscripțiunea S. M. R., în culoare galbenă.

Pe fundul albastru se vede emblema serviciului de culoare galbenă. Această emblemă e compusă dintr'o ancoră cu traversă și lanț, o elice cu 3 aripi pe care sunt gravate în roșu inițialele S. M. R., și pe deasupra ancorei Coroana Regală, în galben cu fundul roșu.

Marca distinctivă a serviciului se ridică odată, cu pavilionul național, la arborele mare.

Art. 6. — Marca distinctivă a suveranilor.

Când se urcă la bord Suveranul țării sau un membru al familiei Regale se ridică la arborele mare pavilionul Regal. În acest caz marca distinctivă a serviciului nu se mai ridică.

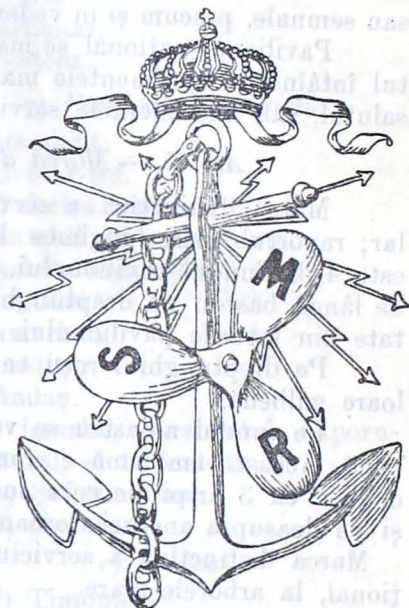
Art. 7. — Mărcile distinctive ale miniștrilor, directorului serviciului și demnitarilor.

Miniștrii au ca marcă distinctivă, când se găsesc la bord, pavilionul de comerț național, care se ridică la arborele mic.

Directorul serviciului maritim are ca marcă distinctivă, care se ridică la arborele mic când se găsește la bord, marca distinctivă a serviciului la care dreptunghiul roșu cu inscripția S. M. R., este înlocuit prin culorile naționale; fundul pavilionului în loc de a fi albastru este alb, iar ancora cu lanțul și elicea sunt roșii; culorile naționale sunt verticale și lărgimile lor sunt egale.

Au dreptul să arboreze pavilionul lor național de comerț la arborele mic guvernatorii de provincie, guvernatorii militari, ambadorii, miniștrii plenipotențieri, consulii generali și amiralii sau ge-

S·M·R



neralii în activitate de serviciu precum și orice alți demnitari de un rang asimilabil cu al celor numiți mai sus.

Pavilioanele se arborează după cererea acestor demnitari făcută sau direct comandanților, sau transmisă d-lor prin intermediul agenților S. M. R.

Art. 8. — Pavilionul de poștă.

Vapoarele poștale poartă la arborele mic, dacă nu au acolo altă marcă distinctivă, în zilele de plecare și la sosirea în porturi, pavilionul de poștă al serviciului, care e un ghidon alb având în colțul superior lângă baston culorile naționale, iar pe fundul alb o trompetă, deasupra căreia se vede o coroană, ambele de culoare galbenă. Raportul între lungimea laturii orizontale și a laturii verticale este de $7/4$, culorile naționale verticale ocupă un patrat având laturea pe jumătate din laturea verticală a ghidonului și lărgimile lor sunt egale.

CAPITOLUL III.

Prescripțiuni generale.

Art. 9. — Autoritatea comandantului.

Comandantul are autoritatea asupra întregului personal și răspunderea execuțiunii întregului serviciu la bord.

Întreg personalul bordului este subordonat lui, și trebuie să i se supună fără șovăire.

Art. 10. — Îndatoriri generale ale comandantului.

Comandantul își îndeplinește îndatoririle în conformitate cu legile și regulamentele serviciului maritim și potrivit instrucțiunilor, dispozițiilor și ordinelor Direcțiunii, față de care este răspunzător de disciplina la bord și de executarea serviciului de către personal, conform prescripțiunilor regulamentului de față.

Pentru aceasta comandantul se asigură că statul major cunoaște îndatoririle prevăzute în acest regulament și instrucțiunile care îl privește; afară de aceasta comandantul se asigură dacă ofițerii au cunoștințele necesare pentru navigație și pot corespunde îndatoririlor ce au în mers ca ofițeri de cart.

Art. 11. — Cazul când secundul primește comanda vasului.

Când comandantul se găsește în timpul călătoriei în imposibilitate de a-și exercita comanda, el se înlocuește cu secundul consemnând aceasta în jurnalul de bord.

Art. 12. — Indatoriri disciplinare ale personalului bordului.

Oricine din personalul bordului este dator a se supune fără șovăire ordinilor șefilor imediați și superiori, în special ofițerilor de cart care reprezintă pe comandant.

*Art. 13 — Pedepsele se aplică numai de comandant.
Regule generale.*

Toate pedepsele la bord se aplică numai de comandant conform dispozițiunilor fixate prin regulamentul de față.

Pentru neglijență sau abateri de la datorie în serviciu, ofițerii și oricine din personal, pot fi muștrați sau pedepsiți de comandant, conform art. de sub capitolul pedepse. Pentru infracțiuni grave, vinovații vor fi debarcați și predați căpităniei primului port din țară.

În caz când ofițerii s'ar face vinovați de abateri grave de la datorie, se va raporta cazul în scris Direcțiunii, prin Inspectorat.

Când cine-va din personalul bordului dovedește rea purtare din obicinuință, sau inaptitudine manifestă pentru serviciul său, comandantul va înainta un raport motivat Inspectoratului, cerând depărtarea lui din serviciu.

Art. 14. — Aplicarea regulamentelor de poliție și vamă în porturi.

Comandantul și ofițerii sunt datori a se conforma pentru călători, bagage și mărfuri, regulamentelor respective de poliție și vamă, înlesnind revizia impiegatilor vămii la bord. În porturi străine vor permite vizitele vamale ale impiegatilor autorităților străine, dacă sunt în conformitate cu regulile statelor respective și tratatele internaționale.

Art. 15. — Conduita față de călători. Registrul de reclamații.

Comandantul, ofițerii și mai cu seamă personalul de serviciu, pentru călători, sunt datori a se purta cu călătorii cu cea mai mare politeță, a le da orice informațiuni de care ar avea nevoie, și a le procura tot confortul și hrana cuvenită.

Afară de comandant, de primul ofițer, de personalul de serviciu pentru călători, și de ofițerii însărcinați cu revizia bagajelor, билетelor și pașapoartelor, și celălalt personal al bordului, în caz de va avea vre-un raport cu călătorii, trebuie să aibă față de aceștia o atitudine plină de politeță.

Dacă la bord se află un personaj distins, i se vor da onorurile cuvenite rangului său.

Câte un registru numit de reclamații, va sta totdeauna la dispoziția călătorilor, atât în clasa I cât și în a II-a.

Art. 16. — Reclamațiile personalului de bord se fac prin șefii direcți.

Reclamațiile personalului de bord nu pot fi adresate direct comandantului, ci trebuie adresate șefului direct, adică ale personalului de punte, secundului; pentru mașină mecanicului-șef, iar reclamațiunile personalului de serviciu al călătorilor vor fi adresateintendentului.

Aceștia vor transmite reclamația comandantului, care va chema pe cel ce reclamă pentru a-l asculta.

În lipsa comandantului, secundul cercetează toate reclamațiile.

Reclamațiunile contra comandantului sunt adresate Direcțiunii pe cale ierarhică.

Art. 17. — Comandantul și ofițerii instruesc echipagiul asupra regulamentului.

Ofițerii sunt datori a face pe echipagiul să-și cunoască bine îndatoririle prevăzute în regulamentul de față, în special acele cerute în caz de pericol.

Art 18. — Permisuni de a părăsi bordul.

Nimeni din personalul bordului nu poate părăsi bordul fără voia comandantului cerută prin șeful său direct.

Comandantul poate încuviința în zilele de lucru și sărbători ca parte din echipagiul să iasă în oraș, până la ora ce va fixa.

Art. 19. -- Nimeni nu poate debarca de cât prevenind pe comandant și predând serviciul.

Când cine-va din personalul bordului nu mai poate continua serviciul trebuind să debarce, pentru boală sau altă cauză, va înștiința pe comandant care va cere debarcarea.

Oricine debarcă va preda șefului său obiectele ce a avut în primire. Dacă are lipsuri este pecuniar responsabil și i se vor reține din salariu, iar la neajungere restul se va reține din garanție.

Art. 20. — Nu sunt permise debarcări în porturi străine.

În porturile străine debarcările nu sunt permise decât pentru caz de boală sau repatriare.

Art. 21. — Indatoriri și răspunderi pentru curățenie. Verificarea inventarului.

Curățenia exterioară a vaporului și a punții, a localurilor ocupate

de personalul bordului, cade în sarcina secundului. Curățenia mașinelor, camerelor mașinelor, căldării auxiliare privește pe șeful mecanic.

Curățenia și întreținerea cabinelor, restaurantului, sălilor de călători, băilor closetelor privește pe intendent.

Comandantul face inspecție de curățenie o-dată pe săptămână și înscrie rezultatul în jurnalul de bord.

O-dată pe lună va pune pe șefii direcți să verifice inventarul.

Art. 22. — Curățenia corporală și a rufelor.

Comandantul cere medicului vaporului sau portului să viziteze cel puțin o-dată pe lună curățenia corporală, rufăria și paturile personalului.

Rufele individuale, păturile, prosoapele, săpunul și obiectele de toaletă se procură de fiecare din personalul bordului pe socoteala sa.

Pe vapoarele de călători, au dreptul la rufărie pentru cabină comandantul, medicul, șeful-mecanic și intendentul.

Pe vapoarele de mărfuri numai comandantul.

Art. 23. — Obligațiuni generale de prezență la bord, la serviciul de cart sau de lucru.

Oricine nu se va prezenta la postul său, fie la cart, fie la lucru în port va fi pedepsit.

Cu trei ore înainte de plecarea vaporului, tot personalul va fi prezent la bord.

Comandantul va controla aceasta prin șefii direcți.

Nimeni nu poate părăsi serviciul de cart fără a fi prealabil înlocuit. Răul de mare nu poate scuti pe nimeni de serviciu.

Art. 24. — Interziceri de a se imbarca băuturi sau comisioane de personalul bordului.

Nu este permis a se introduce la bord băuturi pentru oamenii din personal, afară de călători.

Este interzis personalului bordului a face transporturi sau comisioane pentru sine sau alte persoane, a transporta bagaje, arme sau orice alte obiecte. Comandantul și șefii direcți vor supraveghea și interzice cu severitate aceste infracțiuni.

Art. 25. — Contrabande, interzicerea de a și însuși obiecte ale bordului.

Este interzis tuturor, atât în țară cât și în străinătate de a înfrânge legile vamale.

Acela care face contrabandă pentru sine sau altă persoană, ori înlesnește direct sau indirect faceri de contrabandă, pe lângă penalitatea ce primește în virtutea legii vamale a țării, va fi pedepsit și pe cale disciplinară și după gravitatea cazului chiar cu destituirea.

Este interzis asemenea a-și însuși, sau procura unei alte persoane vre-un obiect al bordului, fie acest obiect nou sau vechiu. Este interzis a-și însuși ceva din proviziile destinate bordului, sau a le scoate de la bord, întrebuintându-le în orice mod, chiar când acest articol ar fi rezervat uzului său personal.

Toate proviziile și băuturile care vor fi economisite de orice om al bordului, rămân la bord și sunt proprietatea S. M. R.

Art. 26. — Echipagiul nu poate primi vizitatori în momentul sosirii și în ajunul plecării după 10 ore soara.

La sosirea în port, atențiunea întregului personal fiind absorbită de serviciu, Comandantul interzice ca personalul să primească vizite înainte ca toți călătorii să fi părăsit bordul și să se fi luat toate dispozițiunile de ordine pe vas în port.

În ajunul plecării vasului, este interzis echipagiului a primi vizite la bord care să dureze după 10 ore seara.

Art. 27. — Purtarea uniformeii.

Întreg personalul bordului afară de fochiști și cărbunari, sunt datori a purta la bord uniforma reglementară, conform broșurei de uniformitate.

La vasele care nu transportă călători, purtarea uniformeii e obligatoare numai în porturi în timpul serviciului.

Art. 28. — Mesele personalului.

Comandantul ia, împreună cu medicul, masa separată de ofițeri, în timpul călătoriei însă, prezidă masa călătorilor din cl. I.

Ofițerii și asimilații lor fac masă comună, în timpul călătoriei secundul prezidă masa călătorilor de clasa II.

Șefii de echipagiu, sub-mecanicii și maeștrii iau masa în comun și separat de oamenii de echipagiu.

Oamenii de echipagiu mănâncă pe borduri succesiv după orele de serviciu.

CAPITOLUL IV.

Comandantul. Indatoriri generale.

Art. 29. — Atribuțiuni și responsabilități generale.

Comandantul e dator să vegheze ca prescripțiunile regulamen-

tului de față, instrucțiunile și ordinele Direcțiunei să se execute întocmai.

Comandantul este răspunzător de buna conducere și siguranța bastimentului ce comandă, de călători, poștă, încărcământul și echipagiul încredințat lui și de bunul traiu al tuturor persoanelor aflate pe bord.

Această responsabilitate generală nu este micșorată prin împărțirea atribuțiunilor fiecărei persoane din serviciul bordului.

Art. 30. — Actele vaporului, instrumentele și materialul necesar navigației.

Comandantul păstrează sub responsabilitatea sa personală :

1) Actul de proprietate și naționalitate al vasului, cu planurile relative ;

2) Certificatul de buna stare de navigabilitate ;

3) Inventariul bordului ;

4) Rolul de echipagiu ;

5) Patenta de sănătate ;

6) Sigiliul bordului, și

7) Cronometrele.

Comandantul trebuie să ceară de la Direcțiune toate cărțile și instrumentele necesare navigației.

Trebuie să aibă o colecție completă a hărților și planurilor necesare călătoriilor ce va întreprinde.

Trebuie să îngrijească a se găsi la bord toate cărțile, pavilioanele și materialul de semnale, precum rachete, focuri bengale, etc.

De asemenea trebuie să îngrijească a avea la bord, în bună stare, toate instrumentele de sondare.

Art. 31. — Precauțiunile pentru siguranța vasului.

În caz de timp amenințător, și întru cât portul sau rada nu prezintă destulă siguranță, căpitanul va ordona ca întreg personalul vaporului să se afle prezent la bord și serviciul să se facă de jumătate din echipaj sub ordinele unui ofițer și să se pregătească mașina pentru a schimba ancorajul, fie ca să plece în radă sau în mare, dacă ar fi nevoie.

Art. 32. — Indatoriri la indocarea vasului.

Îndată ce vaporul a intrat într'un basin sau doc plutitor, comandantul va lua toate dispozițiunile și precauțiunile pentru ca orice incendiu să fie evitat. Îndată ce apa din bazin a fost golită, comandantul, însoțit de secund și mecanicul-șef, va vizita cu de amănuntul carena, cârma, elicile și arborii. Se va stabili cauzele stricăciunilor eventuale sau defectelor, ce s'au observat în mers.

După terminarea indocărei, comandantul va cere autorității do-cului, sau autorității care supraveghează clasificarea vasului un cer-tificat oficial de indocare care se va păstra la bord.

Art. 33.—Supraveghiază buna pază a vasului și a lucrurilor dela bord.

În toate porturile nesigure comandantul lipsește cât se poate mai puțin dela bord și este oprit a dormi la uscat.

Comandantul se încredințează în persoană că oamenii care sunt de serviciu noaptea nu dorm, și controlează ca ordinele să fie strict executate.

Nu permite nimănui a părăsi postul până ce mai întâiu nu a fost înlocuit în serviciu.

Observă și face a se observa, prin ofițerii de serviciu, să nu se sustragă obiecte ale bordului sau mărfuri, și nu permite nimănui, din cei ce nu aparțin echipagiului, să se introducă noaptea la bord, fie aceștia chiar rude cu personalul dela vapor.

Art. 34.—Se ocupă, de aproape, de încărcământ și de afacerile care privesc vasul.

Comandantul trebuie să se intereseze asemenea de încărcământ și de tot ce se raportă la aceasta, precum și de toate afacerile care privesc vaporul său.

Pentru aceasta comandantul va trebui să cunoască nu numai dispozițiunile generale, ci și toate condițiunile de lucru și manipulație a încărcământului în porturi, pentru a putea da cuvenitele re-ferințe agenților.

Art. 35.—Îngrijește de aprovizionarea, distribuirea și păstrarea medicamentelor în lipsă de medic.

În lipsa unui medic la bord, comandantul păstrează cutia cu medicamente.

Îngrijește să fie complectă, cerând la timp înlocuirea medica-mentelor consumate.

Medicamentele se dau de Direcțiune și nu-i este ertat coman-dantului de a distribui din ele de cât persoanelor ce fac parte din echipaj, sau călătorilor în timpul călătoriei și pentru o reală nece-sitate.

Art. 36.—Supraveghiază buna conservare a mărfurilor în magazii.

Comandantul este răspunzător de conservarea mărfurilor; ca atare, este de datoria sa de a se interesa și a da ordin ca magazinele să fie totdeauna închise când sunt încărcate și să nu se deschidă înainte de a se fi cerut avizul său, sau al secundului.

Art. 37. — Organizarea serviciului de siguranță.

Una din datoriile cele mai de căpetenie ale comandantului este de a se interesa și ocupa direct ca serviciul de siguranță al vasului să fie bine organizat, și ca personalul să cunoască perfect rolurile de siguranță.

Pentru aceasta se va ocupa și va conduce însuși instrucția personalului destinat serviciului de siguranță, de care este direct răspunzător.

Comandantul este dator a se încredința și a controla, cât de des, dacă tot utilajul necesar pentru stingerea incendiului este în bună stare și așezat la îndemână pentru a fi luat, la necesitate, cu cea mai mare ușurință, fie pentru a stinge un incendiu la bordul propriului său vas, fie pentru a da ajutor unui alt bastiment incendiat.

Va ordona secundului a întocmi un tablou numit „Rol de incendiu“, în care se va cuprinde tot personalul bordului repartizat pe atribuțiuni, în caz de incendiu.

Art. 38. — Legile și uzurile porturilor.

Comandantul trebuie să cunoască bine legile și uzurile porturilor în care intră cu vasul ce comandă; în caz contrariu va căuta să se pună în curent prin mijlocirea agențiilor respective.

Este personal răspunzător în caz când ar comite vre-o violare a acelor legi sau uzuri din port, pe care era ținut să le cunoască.

Art. 39. — Onoruri la vasele de războiu române.

De câte ori un vas al serviciului va întâlni în mare, radă sau port, un bastiment de războiu, român sau străin, va fi cel întâiu a saluta, prin coborârea de 3 ori a pavilionului național.

Art. 40. — Precauțiuni și dispozițiuni înainte de plecare.

Înainte de plecarea vaporului comandantul va căuta, personal, să se convingă dacă totul este în bună stare, dacă vasul este capabil a naviga bine și dacă este aprovizionat cu tot ce trebuie pentru a întreprinde călătoria în condițiuni bune.

Art. 41. — Responsabilitatea comandantului.

Comandantul este în prima linie răspunzător, în calitatea sa de cap al vasului, de conducerea bună și prudentă a vaporului. Va cere ofițerilor ca foaia observațiilor și calculele necesare să îi fie prezintate în fiecare zi, în timpul călătoriei, interesându-se de aproape de instrucția celor mai tineri și obligându-i a consulta hărțile și instrucțiunile nautice.

Art. 42. — Se menține în itinerariul și regimul de mers prescrise.

Comandantul trebuie să profite de toate circumstanțele și să întrebuințeze toate mijloacele pentru a asigura executarea punctuală a itinerariului, fără a întrebuința o iuțeală mai mare decât aceia care s'a prescris ca normală. Este dator a observa ca mecanicii să nu forțeze mașina și nu va întrebuința maximul de iuțeală.

Art. 43. — Dă direcțiunea și iuțeala necesară. Precauțiuni în cazuri de nesiguranță.

Comandantul va da direcțiunea bastimentului, ordonând și regulând iuțeala când este necesar, va reduce iuțeala când nu știe sigur unde se află, mai cu seamă în apropierea coastei.

În caz de îndoială sau pericol, mai înainte de a lua vre-o deciziune, va consulta pe ofițerii bordului.

În caz de ceață va micșora iuțeala și va întrebuința sirena sau fluierul, conformându-se, în asemenea cazuri regulilor de navigațiune, generale și speciale, ale apelor în care navigă,

Dacă navigă pe ceață, în apropierea coastei va ordona să se sondeze la fiecare sfert de oră.

Art. 44. — Inspecțiuni.

În timpul călătoriei comandantul va vizita, la orele potrivite, cabinele, între-puntea și posturile personalului și va consemna constatările în jurnalul de bord.

Va vizita asemenea camerile mașinilor și ale căldărilor, odată pe săptămână cel puțin.

Art. 45. — Datorii în caz de sinistru.

În caz de sinistru, întâmplat în străinătate, va anunța imediat Direcțiunea, agenția română cea mai apropiată, autoritatea consulară română și autoritatea portului. În acelaș timp va proceda imediat la salvarea persoanelor, valorilor, mărfurilor, etc., dezvoltând cea mai mare energie și dând cel dintâiu exemplu de curagiu și abnegație, va obliga pe ofițeri, mecanici și echipaj a'și împlini datoria, urmând exemplul său și va fi ultimul care va părăsi bastimentul, atunci când va fi convins că nu mai are nici un mijloc de a'l salva.

Art. 46. — Datorii în caz de abordaj. Responsabilitatea.

În cazul unui abordaj în apele teritoriale, pentru stricăciunile ce ar rezulta, va lua înțelegere cu agentul și va îndeplini formalită-

tile cerute de codicele de comerț, depunând protestul său de mare autorității portului, în 24 ore de la accident și va anunța telegrafic Direcțiunea.

În străinătate va recurge la autoritatea consulară și la agent, care îl va iniția asupra procedărei de urmat, conform regulamentelor, uzurilor sau legilor localității, în depunerea protestului de mare.

Comandantul rămâne răspunzător, față de direcțiune, de toate daunele ocazionate, întru cât, prin sentință definitivă a autorităților judecătorești, s'ar fi constatat că avariile sunt consecințele neglijenței sau nepriceperei sale.

Art. 47. Datorii în caz de pericol.

Comandantul în caz de pericol va lua dispozițiunile necesare cu calm, reflexiune și precauțiune, fără a se preocupa de salvarea sa proprie. Se va îngriji în prima linie de salvarea oamenilor a căror viață îi este încredințată, apoi a vasului și încărcământului. Dacă ar avea necesitate de ajutorul unui vas străin, va căuta a stabili mai înainte despăgubirea ce i se va pretinde, pentru serviciul ce i se va face. Aceasta când s'ar găsi în mare la larg. În port sau în radă, când un pericol e iminent, va anunța telegrafic Direcțiunea, prin împuternicitul său, inspectorul, agentul sau delegatul Direcțiunei.

Art. 48. — Ajutor de dat vaselor în pericol.

În timpul călătoriei, comandantul întâlnind un bastiment în pericol care i-ar cere ajutor sau remorcare, înainte de a se decide să'l remorcheze, va căuta să se asigure de realitatea pericolului, și, consultându-se cu ofițerii săi, dacă această operațiune n'ar compromite prea mult interesele serviciului, îl va remorca.

Este, în orice caz, dator a salva viața celor în pericol și poate lua la bord echipagiul sau călătorii vasului amenințat.

Pentru salvarea mărfurilor, sau remorcarea vaporului, va stabili prealabil condițiunile de despăgubire a S. M. R.

Intr'un asemenea caz se vor menționa, în jurnalul de bord, toate împrejurările și la sosirea în primul port, va informa prin agent, autoritatea consulară română, pentru porturile străine, căpitania portului, pentru porturile din țară. Va înainta Direcțiunei un raport scris, arătând toate împrejurările și condițiunile în care s'a făcut salvarea.

Art. 49. — Ajutor de dat vaselor Statului în pericol.

Dacă în timpul călătoriei comandantul întâlnește un bastiment al Statului în pericol, se va duce imediat în ajutorul său, chiar dacă

acesta nu ar fi cerut ajutor și după gravitatea cazului, fără să reflecteze la întârzierea ce ar avea în drumul său, se va oferi cu toate mijloacele ce i stau în putință, lucrând ca și cum vasul său propriu s'ar afla în pericol pentru a-l salva și a-l pune în siguranță.

Orice neglijență sau abatere de la dispozițiunile acestui articol, precum și ale articolelor 45, 46, 47 și 48, va fi privită ca una din cele mai grave abateri de la datoriile comandantului.

Art. 50. — Datorii în caz de salvare sau remorcă.

În caz de salvare ca și de remorcă, comandantul va avea în vedere localitatea de unde vin acele vase.

Pentru acele ce provin din localități contaminate se va evita contactul cu persoanele de bord, pentru a nu se aduce prejudicii intereselor S. M. R., prin întârzierea ce ar decurge din incarantinarea vasului său propriu.

Art. 51. — Supravegherea la treceri dificile și în serviciul de cart.

Pe lângă cele prevăzute de articolul 43, comandantul trebuie să fie în totdeauna pe puntea de comandă în trecători grele sau frecventate de vase, în locuri periculoase, sau când timpul este rău, pentru a conduce personal vasul, și nu va părăsi comanda decât atunci când navigația a devenit sigură.

Pentru serviciul de cart se va conforma celor coprinse în capitolul serviciului de cart din prezentul regulament.

În nici un caz nu va permite, pentru nici un motiv, ca puntea de comandă să rămână fără ofițer.

Va avea grijă a inspecta el însuși, sau va însărcina un ofițer să inspecteze cel puțin o dată pe noapte, bastimentul în interior în scop de a preveni vre-un incendiu ce s'ar putea ivi din cauza neglijenței.

Art. 52. — Jurnalul de bord.

Jurnalul de bord se ține de secund și ofițerii de cart cu exactitate; comandantul însă este dator a controla zilnic dacă este ținut la curent.

Pe vasele unde nu este alt ofițer afară de comandant, jurnalul de bord se va ține de comandant.

Art. 53. — Consiliul de bord.

Când ar fi hotărâri grave de luat, precum cazul când ar fi a se arunca mărfuri în mare, pentru a ușura vasul pentru salvarea călătorilor, echipagiului și vaporului, comandantul va întruni la bord

un consiliu compus din ofițerii săi, pilotul dacă se află, șeful mecanic și unul din călători, de preferință printre cei cu cunoștințe maritime și va încheia un proces-verbal în care va consemna motivul hotărârei luate.

Acest proces-verbal se va înainta căpităniei portului, pentru porturile naționale și consulilor români în porturile străine, iar o copie se va înainta Direcțiunei S. M. R., prin inspectorat sau agenția respectivă.

Art. 54 — Cazuri de naștere sau decese la bord.

Comandantul îndeplinește la bord funcțiunea de ofițer al stărei civile. El face toate actele de naștere și deces, conformându-se pentru aceasta articolelor 45, 46, 47, 71 și 72 din codul civil, atât în privința redactării lor cât și a depunerii sau trimiterii lor la autoritățile române competente din străinătate sau din țară. În privința testamentelor ofițerilor, personalului bordului și ale călătorilor, comandantul vasului va avea în vedere articolele 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 883, 884 și 886 din codicile civil.

Obiectele și valorile rămase dela un ofițer, om de echipaj, sau călător încetat din viață pe mare, vor fi coprinse în un inventar subscris de persoanele care au încheiat actul de deces și împachetându-se vor sigila și consemna, sub luare de dovadă, la autoritățile competente, la căpitănia portului, la sosirea în țară sau la consulatul respectiv în străinătate, dacă decedatul era de naționalitate străină, pentru ca moștenitorii să le poată reclama.

Art. 55. — Interzice personalului jocul de cărți.

Este interzis comandantului a juca cărți cu călătorii sau ofițerii și a permite ca ofițerii și echipajul să joace cărți sau orice alt joc de noroc.

Art. 56. — Supraveghează și interzice contrabanda.

Comandantul este dator a se asigura înainte de sosire în un port, că nici un obiect de contrabandă nu există la bord.*

În acest scop va ordona secundului să facă o inspecție amănunțită după cum se prevede la îndatoririle sale speciale, și nu va perde din vedere că, conform legii, întreaga responsabilitate cade asupra sa.

Ori de câte ori vizitele vamale la bord, în străinătate dau loc la încheiere de procese-verbale de contravenție, comandantul va preveni pe agentul S. M. R., care va achita imediat cuantumul amendei, astfel că vasul să nu fie oprit din lucru, sau din drum nici un moment, făcând în același timp protestul său pe care îl va depune la autoritățile în drept, raportând în scris și Direcțiunei.

Art. 57. — Conduita față cu călătorii.

Călătorii tuturor claselor vor fi obiectul unei atențiuni deosebite din partea comandantului, care va pune toată stăruința pentru a satisface pe cât cu putință, cererile drepte și dorințele acestora, supraveghind ca întreg personalul de serviciu al călătorilor să fie foarte atent, politicos și serviabil.

Comandantul va căuta să câștige simpatia călătorilor, pentru sine și vapor, prin o atitudine plină de tact și o politeță statornică, va căuta ca ordinea și bunul mers al serviciului să nu sufere, va asculta reclamațiunile și va lua imediat măsurile cuvenite pentru a le satisface dacă sunt întemeiate.

Art. 58. — Procedarea când bănuiește avariarea mărfii din cauza timpului rău.

Dacă în cursul călătoriei vasul ar fi suferit de timp rău, comandantul va consemna cazul cu toate amănuntele necesare în jurnalul pe bord. Dacă crede că arimagiul mărfurilor ar fi fost deranjat și că prin urmare o avarie în mărfuri ar fi de temut, îndată ce sosește în primul port, ajutat de agent și împreună cu experții societății de asigurare, sau în lipsa acestora, de experții căpităniei portului, va proceda la examinarea bocaportelor și a arimagiului, dresând un proces-verbal, pe care îl va înainta autorității portului de destinație, împreună cu raportul de mare.

În străinătate se va conforma uzului și regulamentelor portului în care va avea de operat, întru cât societatea de asigurare n'ar avea experții săi numiți

Art. 59. — Indatoriri generale.

Atât la sosire cât și la plecare dintr'un port, comandantul este dator a se afla pe comandă, în ținuta reglementară și se va observa ca ofiterii și întreg personalul să se găsească de asemenea la postul lor și în uniformă.

La intrarea într'un port, comandantul va trebui să micșoreze iuțeala și va ordona să se ridice la arborele trinchet, pavilionul de carantină, care nu se va lăsa jos până ce nu a obținut libera practică.

În tot timpul cât pavilionul de carantină va fi arborat, orice comunicație cu bărcile sau cu uscatul este oprită.

Art. 60. — Când e liber a părăsi bordul.

La sosirea în port, comandantul nu va părăsi bordul de cât după ce toți călătorii au debarcat și numai după ce a expediat toată corespondența bordului.

Art. 61. — Alegerea locului de staționare.

În porturile în care s'ar găsi geamandure, cheuri sau pontoane aparținând S. M. R., comandantul este obligat a se servi numai de acelea, fiindu-i strict interzis a se servi de acelea aparținând altor state sau companii străine. Același lucru se va observa și pentru debarcadere, când debarcarea se face cu bărci sau șalupe. În general, comandantul va acosta în locul ce îi va indica agentul S. M. R. din portul respectiv.

Art. 62 — Concursul agentului la operațiunile și necesitățile vasului.

O-dată cu sosirea în port, comandantul trebuie să ia înțelegere cu agentul S. M. R. asupra debarcării și încărcării mărfurilor și să-l informeze despre necesitățile bastimentului, pentru ca agentul să poată lua din vreme măsurile necesare pentru satisfacerea cererilor sale sau necesităților serviciului.

Comandanții și agenții, trebuind să lucreze de acord, în limitele competenței lor respective, își vor da silințe amândoi, pentru a asigura regularitatea exploatarei și a contribui la prosperarea ei

Art. 63. — Raporturi către Direcțiune.

Ori de câte ori va crede necesar, comandantul va adresa Direcțiunii, pe cale ierarhică, raport asupra a tot ceea ce ar putea s'o intereseze, atât din punct de vedere comercial cât și maritim.

Art. 64. — Pregătiri de plecare.

În ziua plecării, comandantul va ordona să se ridice pavilionul poștal (dacă face serviciu poștal), sau de pilot, și se va îngriji ca tot personalul bordului să fie prezent din timp, pentru a se putea face toate preparativele de plecare.

Va anunța la timp pe mecanicul-șef de ora plecării, și va pretinde ca mașina să fie gata de pus în mișcare pentru acea oră.

Va da ordin a se încerca din vreme mecanismele de transmisie ale cârmei, ale telegrafului, etc. și se va încredința că totul e în perfectă ordine.

Art. 65. — Îngrijește a primi actele și documentele bordului înainte de plecare.

La plecare, comandantul primește dela agenție, în afară de actele de bord și hârtiile speciale serviciului de călători și mărfuri, documente de vamă, de sănătate și, în genere toate actele cerute de legislațiunile locale, pentru admiterea bastimentelor în portul de destinație.

Art. 66. — Supraveghează imbarcarea călătorilor.

Comandantul este dator a supraveghea imbarcarea călătorilor, nepermițând nimănui a se introduce la bord, de cât prin schelele destinate pentru aceasta.

Va controla, prin impiegatul vamal, ca toți călătorii să aibă pașapoarte în regulă, și să fie prevăzuți cu bilete de călătorie.

Art. 67. — Nu părăsește portul de cât după indicațiunile agentului.

Ora plecării este cea fixată în itinerariu, care se va afișa la bord prin îngrijirea comandantului. Totuși, în împrejurări excepționale, când agentul va dispune altfel, comandantul se va conforma indicațiunilor date de agent, care rămâne singur răspunzător față de Direcțiune, atât de întârzierile produse, cât și de vr'o altă destinație ce ar fi dat vasului și pe care toate este ținut a le comunica Direcțiunii, telegrafic. În tot cazul, comandantul nu va pleca înainte de a se fi asigurat că toate operațiunile și formalitățile sunt terminate și va fi primit avizul agentului că poate pleca.

Art. 68. — Semnalele de plecare.

Pentru a înlătura neajunsurile ce pot decurge din nepotrivirea ce există între ceasornice înainte de plecare, comandantul va ordona să se dea un semnal cu fluerul mașinei, cu jumătate oră înaintea plecării, un alt semnal cu un sfert de oră înaintea plecării, și în ultimul moment se va da al 3-lea semnal cu fluerul, apoi va ordona ridicarea schelelor, intrarea părâmelor, coborârea pavilionului de pilot și va pleca imediat.

Art. 69. — Justifică abaterile de la regulament în cazuri excepționale.

Dacă comandantul este nevoit a se abate de la regulamentul de față, în cazuri excepționale și în interesul bunului mers al serviciului, va înainta raport circumstanțial Direcțiunii asupra motivului care l'a determinat a comite această abatere.

Art. 70. — Șefii direcți.

Dintre ofițerii bordului, următorii având atribuțiuni și însărcinări speciale, poartă numirea de șefi direcți :

- a) *Secundul*, însărcinat cu serviciul punței, navigației, supravegherea generală și încărcământul ;
 - b) *Mecanicul-șef*, însărcinat cu serviciul mașinei ;
 - c) *Intendentul*, însărcinat cu serviciul călătorilor și subsistenței.
- Acești șefi pot fi înlocuiți în caz de nevoie, de subordonații lor.

Art. 71. — Mersul serviciului se regulează de comandant.

Mersul serviciului la bord va fi regulat de comandant, conform prescripțiunilor regulamentului de față și dispozițiunilor Direcțiunei. El dă instrucțiunile necesare șefilor direcți care sunt datori a conduce și supraveghea ca serviciul să se execute conștiincios, punând pentru aceasta cea mai de aproape atențiune în ramurile respective ale serviciului.

Art. 72. — Ofițerii iau cunoștință de regulament și instrucții.

Pe lângă dispozițiunile generale date de acest regulament și pe lângă ordinele și instrucțiunile speciale, șefii direcți, și în general toți ofițeri bordului, vor avea cunoștință fiecare în ce-l privește și de următoarele instrucțiuni date de Direcțiune:

- 1) Instrucțiuni asupra încărcământului;
- 2) " relative la mașini și aparate auxiliare;
- 3) " pentru serviciul subsistenței;
- 4) " relative la uniformă.

Art. 73. — Datorii generale.

Datoria tuturor ofițerilor este în prima linie să execute strict toate prescripțiunile legale și dispozițiunile Direcțiunei, precum și ordinele comandantului, în interesul ordinei și siguranței vasului, și să vegheze ca inferiorii lor să execute tot atât de grabnic și fără șovăire ordinele primite.

Ofițerii vor ține continuu pe comandant în curent cu mersul serviciului, și, în cazuri importante, îi vor raporta imediat.

Datoria ofițerilor este de a se susține și ajuta reciproc, pe cât posibil, în toate ocaziunile în serviciu.

Ofițerii mai vechi se vor interesa de cei mai tineri, căutând a-i stimula pentru ca aceștia să se inițieze bine în toate ramurile serviciului bordului, astfel ca la nevoie să fie apți a îndeplini funcțiuni mai superioare.

Art. 74. — Ofițerii cer comandantului pedepsirea vinovaților.

Comandantul având singur dreptul să aplice pedepse, ofițerii vor cere comandantului pedepsirea vinovaților.

Ofițerii trebuie să fie pentru inferiorii lor model de cea mai strictă îndeplinire a datoriei de zel și punctualitate.

În caz de pericol, își vor îndeplini cu calm, abnegație și prudență îndatoririle lor, și fără a se preocupa de siguranța lor proprie, vor da tot concursul pentru salvarea persoanelor de pe bord, apoi a vasului și a încărcământului.

Art. 75. — Relațiunile ofițerilor între ei și cu subordonații lor.

În interesul bunului mers al serviciului, ofițerii trebuie să fie de perfect acord în raporturile lor de serviciu.

În caz când s'ar ivi divergențe de opinii în serviciu, se va supune cazul comandantului pentru a decide.

Ofițerii bordului cer inferiorilor lor stricta îndeplinire a datoriilor lor de serviciu, atitudine plină de respect față de superiorii lor și o purtare de camarad față de egalii lor; tot astfel din parte-le se cere ca în limitele atribuțiunilor lor să se îngrijească de traiul și buna armonie a subordonaților lor.

Este interzis ofițerilor a maltrata pe inferiorii lor. Sunt obligați a trata echipajul uman și drept, supraveghind ca maestrii să trateze echipajul tot astfel.

Art. 76. — Autoritatea secundului.

Întrebuințarea generală a personalului este regulată de secund care trebuie să se intereseze în deosebi de întreținerea și curățenia generală a bordului, de care este direct răspunzător.

Întreg personalul se va conforma dispozițiunilor secundului în ceea ce privește prescripțiunea de mai sus.

Art. 77. — Relațiunile ofițerilor cu comandantul, cu superiorii lor și cu persoanele străine.

Totți ofițerii trebuie să aibă față de comandant, atât în raporturile de serviciu, cât și cele particulare, o atitudine plină de deferență; tot astfel față de ofițerii de un grad superior.

Ofițerii sunt obligați să aibă o atitudine cât te poate de politicoasă față de călători și străini și să nu uzeze în raporturile lor cu aceștia de alte proceduri de cât acelea care caracterizează pe omul cult.

Ofițerii mai vechi trebuie să serve de model celor mai tineri, dându-le la nevoie consilii pentru atingerea acestui rezultat.

Art. 78. — Grija principală a șefilor direcți la plecare și în porturile intermediare.

Șefii direcți se vor îngriji ca la plecare totul să fie în perfectă ordine, toate obiectele de armament și materialele necesare de bună calitate și în calitate îndestulătoare să fie aprovizionate.

În porturile intermediare, se vor ocupa de complectarea materialelor și proviziilor necesare continuării călătoriei, cum și de reparațiunile necesare.

Art. 79. — Angajările oamenilor de echipaj.

La angajarea definitivă de oameni de echipaj, ofițerii vor recomanda comandantului pentru angajarea definitivă numai oamenii apti și cu purtare bună.

În porturile străine nu se va angaja personal de cât în caz de nevoie imperioasă.

Art. 80. — Ofițerii trebuie să cunoască legile și regulamentele privitoare la serviciu.

Fie care ofițer trebuie să cunoască perfect toate legile și regulamentele privitoare la serviciu și în deosebi acele referitoare la atribuțiunile sale. De orice pagube pe care S. M. R. le-ar suferi din cauză că nu au știut legile sau regulamentele ce erau datori a cunoaște, sunt răspunzători ofițerii.

Art. 81. — Relațiunile ofițerilor cu călătorii.

Este interzis ofițerilor a juca cărți cu călătorii; asemenea ofițerii vor căuta a evita pe cât posibil vre-un raport de intimitate cu călătorii.

Toți ofițerii care, prin funcțiunea lor, vin în contact cu călătorii, trebuie să fie foarte atenți ca în raporturile lor cu aceștia să fie afabili, păstrând totuși o perfectă rezervă.

Art. 82. — Reclamațiuni.

Orice reclamație va fi adresată de ofițeri comandantului. Reclamațiunile contra comandantului se vor adresa verbal sau înscris Direcțiunei S. M. R. pe cale ierarhică.

Art. 83. — Uniforme și saluturi.

Toți ofițerii sunt obligați a purta în serviciu uniformă reglementară

Ofițerii în uniformă vor da superiorilor lor salutul reglementar, ducând mâna dreaptă la viziera șepcei, întocmai ca în marina militară, și vor răspunde salutului inferiorilor în același mod.

CAPITOLUL V.

Indatoririle speciale ale secundului.

Art. 84. — Cazurile când poate înlocui pe comandant.

Secundul înlocuiește pe comandant în caz de absență, sau de boală gravă, în cursul călătoriei și îi succede provisoriu în caz de moarte până la numirea titularului.

Pentru toate cazurile de mai sus, secundul trebuie să cunoască perfect de bine datoriile generale și speciale ale comandantului și ale ofițerilor, conformându-se strict dispozițiilor prezentului regulament, precum și tuturor ordinelor și instrucțiunilor Direcțiunei, în scopul de a fi în măsură ași îndeplini datoriile și de comandant.

Art. 85. — Datorii și atribuțiuni generale.

Secundul execută întocmai ordinele comandantului, căruia dătoarește supunere și respect. El are autoritate asupra întregului personal și exercită această autoritate fără a împiedica exercitarea atribuțiilor speciale ale celor-alți ofițeri, după cum se specifică în regulamentul de față, căutând chiar să înlesnească îndeplinirea datoriilor lor speciale și dând seamă comandantului de toate neglijențele ce ar constata din parte-le.

Art. 86. — Însărcinări speciale.

Secundul este însărcinat în special cu poliția bordului, cu întreținerea generală a bastimentului și cu tot ce privește operațiunile mărfurilor.

Este direct răspunzător către comandant de tot materialul cuprins în inventariul bordului.

Art. 87. — Inițiativa secundului.

Secundul informează pe comandant de tot ce se întâmplă la bord.

Nu ia inițiativa nici unei mișcări și nu dă nici un ordin, în afară de acele ale serviciului deja stabilit la bord, de cât în cazul când comandantul este lipsă de la bord, în care caz trebuie să raporteze toate măsurile ce a luat în lipsă-i.

Art. 88. — Supravegherea operațiunilor.

În timpul încărcărilor și descărcărilor secundul veghează ca oamenii destinați la vinciuri și magazine să fie în totdeauna la postul lor, pentru a înlesni arimajul și manipularea lor.

El trebuie să fie bine pătruns ca manipularea mărfurilor este una din chestiunile de căpetenie ale serviciului său; în consecință este dator să fie prezent în tot timpul cât se fac asemenea operațiuni la bord, pentru a-și da seamă de tot ce se imbarcă sau debarcă.

Dacă observă că lucrările la bord sunt rău sau încet făcute, sau nu sunt executate, conform ordinelor date, raportează imediat comandantului, care previne pe agent.

Supravegherea și buna condiție a bocaportelor, mușamalelor și separațiilor magaziiilor cad în sarcina secundului.

Art. 89. — Însărcinări suplimentare.

Pe vasele unde nu s'ar găsi imbarcați un impiegat postal, un intendent și un impiegat de revizie, secundul este însărcinat și cu:

- a) Primirea, paza și conservarea poștei, grupurilor și obiectelor de valoare, precum și cu observarea pașapoartelor călătorilor;
- b) Supravegherea mesei și tratamentul călătorilor;
- c) Controlul și încasarea taxelor asupra biletelor călătorilor;
- d) Supravegherea întreținerii albiturilor obiectelor și materialelor din inventar.

Art. 90. — Postul secundului, dispoziții la plecare și sosire.

Când comandantul comandă în persoană, postul secundului este la provă; el veghează ca tot celalt personal să fie la locul său.

El ia toate dispozițiunile necesare atât pentru plecare cât și pentru sosire și se asigură în persoană că totul este în bună ordine și siguranță, ia ordinele comandantului pentru a pregăti ancorele, fie pentru ancorat fie pentru a le ambarca și lega la postul lor de mare, supraveghează serviciul șefului de echipaj și echipajul în genere și se aplică a cunoaște aptitudinea și valoarea fie-cărui om din echipaj.

Art. 91. — Serviciul de cart și gardă. Grija secundului în timpul cartului său.

Atât în stațiune cât și în mers, secundul concură cu cei-alți ofițeri la serviciul de gardă și cart. În timpul cartului el va fi cu cea mai mare atențiune, cunoscând că siguranța vasului în tot acest timp îi este încredințată personal.

Dacă are vre-o îndoială asupra drumului sau execuțiunii vreunei manevre, la apropierea vre-unui pericol, sau în ori-ce circumstanță importantă, va anunța imediat pe comandant, fără al cărui ordin nu va putea nici să schimbe drumul la compas, nici să ia vre-o deciziune importantă.

Totuși când s'ar ivi un pericol iminent, pe care trebuie să'l evite la moment, este dator, pe propria sa răspundere, a face manevra necesară, chemând imediat pe comandant.

La finele cartului nu va părăsi comanda mai înainte de a fi încredințat personal cartul ofițerului care-i succede și de a fi dat toate relațiunile atât asupra evenimentelor întâmplăte în timpul cartului său, precum și de a-l fi informat asupra tuturilor celoralte circumstanțe relative la navigația și siguranța vasului.

Art. 92. — Inlocuirea în caz de boală Părăsirea bordului.

În caz de boală atât în călătorie, cât și în port, va anunța la

timp pe comandant pentru ca acesta să poată lua imediat toate măsurile pentru a-l înlocui.

El nu lipsește nici-odată dela bord în același timp cu comandantul și când voește să se coboare la uscat va cere voe comandantului și nu va părăsi bordul fără autorizația prealabilă a acestuia.

Art. 93. — Permisuni de absență echipajului.

Cu autorizația comandantului, poate acorda permisiuni de absență momentană personalului de punte.

Art. 94. — Înainte de sosire se încredințează dacă nu sunt contrabande la bord.

În ajunul sosirii într'un port secundul face o inspecție bastimentului căutând a se asigura că nici un obiect de contrabandă să nu fie ascuns de echipaj.

Înainte de a intra în port dă ordin să se strângă și să i se aducă, dacă sunt în cantități mai mari, tutunul, țigările, vinurile și în genere toate obiectele de proveniență străină aparținând echipajului și le închide într'un loc anumit.

Art. 95. — Jurnalul de încărcare. Inscrierea zilnică a pescajului. Inspecțiunea cârmei de mână.

Secundul ține jurnalul de încărcare al bastimentului. El ia pescajul în fie-care seară și-l înscrie în jurnalul de bord.

Încearcă cel puțin odată pe lună cârma de mână, asigurându-se de buna ei funcțiune.

Art. 96. — Serviciul general al punței.

Secundul este dator să ajute pe comandant în toate împrejurările. El conduce serviciul de punte în mers și în port, regulează întrebuintarea echipajului, fie la curățenia vasului, fie la descărcarea și încărcarea mărfurilor. El este răspunzător nu numai de întreținerea corpului vasului, dar și de întreținerea punței, arboradei, bărcilor și a întregului inventar de punte. Ingrijeste ca materialul de curățenie și întreținere să fie întrebuintat cu economie. El ține registrele de primire și consumațiune ale materialelor, de curățenie și întreținere necesare punței. Pulberea, rachetele, focurile bengale și orice materii explozibile vor fi păstrate de secund în loc sigur și izolat.

Secundul va aduce la cunoștința maeștrilor și echipajului toate dispozițiunile regulamentului de față în ceea ce privește pe fie-care.

CAPITOLUL VI

Al doilea ofițer. Indatoriri speciale.

Art. 97. — Ofițerii.

Ofițerul cel mai vechiu după secund ia denumirea de al II-lea ofițer și dacă sunt mai mulți după vechimea lor urmează ordinea naturală de al III-lea, al IV-lea, etc.

Art. 98. — Al doilea ofițer, ajutor de secund.

Al doilea ofițer ajută pe secund în tot ce privește operațiunile relative la ambarcare și debarcarea mărfurilor, la instalarea călătorilor și bagajelor în genere.

Art. 99. — Serviciul în port și serviciul în mers.

Pentru serviciul în port, al doilea ofițer se va couforma articolelor relative din datoriile generale și cele cuprinse sub capitolul „Serviciul de gardă“.

Pentru serviciul în timpul navigațiunei se va conforma celor prescrise la capitolul „Serviciul de cart“.

Art. 100. — Posturile ofițerilor II-lea și III-lea.

La posturile de plecare și sosire, al doilea ofițer stă la pupă și veghează să se execute ordinele comandantului.

Al treilea ofițer, când este, stă lângă comandant și transmite ordinele acestuia, asigurându-se de executarea lor.

Art. 101. — Al doilea ofițer asistă la plata salariilor.

Ofițerul al doilea trebuie să fie prezent la plata salariilor personalului la finele lunei sau călătoriei.

Art. 102. — Al doilea ofițer poate înlocui pe comandant față de autoritățile portului.

În toate porturile, ofițerul II-lea va putea înlocui pe comandant față de diferitele autorități și oficii maritime pentru formalitățile vamale, sanitare etc.

Art. 103. — Al doilea ofițer e însărcinat în special cu arhiva și cancelaria bordului.

Al doilea ofițer ține arhiva, prepară toate actele și corespon-

dența referitoare la serviciul și afacerile vasului adresate Direcțiunii, inspectoratului, agențiilor, furnisorilor, etc. Le supune comandantului pentru a le semna, dându-le cursul cuvenit.

Al doilea ofițer îngrijește ca bonurile și facturile antreprenorilor și furnisorilor să fie certificate mai întâiu de șefii direcți, care trebuie să se asigure că lucrul sau furnitura au fost bine și exact executată, și că prețurile unitare au fost moderate; aceste facturi sunt supuse în urmă de al doilea ofițer comandantului pentru a-le contra-semna, înaintându-le în regulă Direcțiunii.

Intocmește și prezintă comandantului foile de mutație pentru a le semna, înaintându-le inspectoratului înaintea plecării în călătorie.

Intocmește la finele fie-cărei luni, sau călătorii, listele de plată și le prezintă comandantului pentru a le semna și înainta inspectoratului pentru verificare.

Ține registrul de ordine circulare, în care trece toate ordinele circulare care interesează vaporul.

Ține registrul de intrarea și eșirea corespondenței.

Art. 104. — Păstrează inventarele, obiectele și materialul de navigație.

Al doilea ofițer are îngrijirea registrelor, cărților, hărților, instrumentelor și materialului de navigație, timonerie și semnale. El va raporta comandantului de toate hărțile și cărțile necesare în călătoria ce va întreprinde vasul.

Ofițerul al doilea va afișa în camera de navigație instrucțiunile pentru semnalele de zi și de noapte ce trebuiesc a se face în punctele de trecere importante și în cazurile de avarii.

Afară de acestea îngrijește ca hărțile în care a survenit vre-o modificare să fie înlocuite, iar dacă aceasta nu e posibil momentan, ofițerul al doilea va face corecțiunea necesară pe hartă, conform instrucțiunilor primite. Se va procede tot ast-fel și cu cartea farurilor.

Ofițerul al doilea se va ocupa de justa gradare a saulelor locului și sondele. El va îngriji a regula ceasornicul bordului odată pe zi la orele 12.

Art. 105. — Îngrijește de arborarea pavilionului și mărcilor distinctive.

Ofițerul al doilea va îngriji a se ridica în fie-care zi la orele 8, atât în țară cât și în streinătate, în port sau radă, pavilionul român de comerț și a se coborâ la apusul soarelui; îngrijește asemenea a se arboră în conformitate cu art. 4—5 pavilioane și mărcile distinctive, după împrejurări.

CAPITOLUL VII

Serviciul de cart. Dispozițiuni generale.

Art. 106. — Ce se înțelege prin serviciul de cart și când se face.

Când bastimentul a eșit din port, comandantul ordonă serviciul de cart. Serviciul coprinde:

Întrebuințarea și întreținerea tuturilor mașinelor, aparatelor și instalațiunilor cu care vasul este înzestrat pentru navigație și siguranța vasului, călătorilor, personalului și încărcământului, executarea dispozițiunilor necesare pentru a garanta această siguranță în contra pericolelor mării, precum și menținerea ordinei și disciplinei la bord în ori-ce ocaziune.

Art. 107. — Responsabilitatea în timpul cartului.

Afară de comandant, mai este răspunzător în timpul cartului ofițerul de cart, a cărui răspundere încetează numai când comanda este luată efectiv de comandant.

Art. 108. — Responsabilitatea în situațiunile nesigure

Ofițerul de cart este dator ca imediat ce vasul să găsește în o situație, care după părerea sa ar fi nesigură sau primejdioasă, să anunțe imediat pe comandant sau pe ofițerul care îl înlocuește în comandă. Dacă comandantul nu ia imediat măsuri și situația periculoasă se menține sau se agravează, datoria ofițerului de cart este de a atrage formal atenția comandantului asupra pericolului.

Numai dacă va fi procedat ast-fel ofițerul de cart va fi descărcat de răspundere în caz de avarii.

Art. 109. — Ținerea exactă a drumului. Cazurile când trebuie să se abată dela drumul dat.

Comandantul dă ofițerului de cart atât la compasul etalon cât și la compasul cârmei drumul care trebuie ținut exact.

Dacă ofițerul de cart găsește necesar, pentru siguranța vasului sau buna navigațiune, a se abate dela drumul dat, va anunța pe comandant spuindu-i, motivul pentru care crede necesar această abatere și comandantul va decide.

Dacă circumstanțele navigației cer o schimbare imediată a drumului, ofițerul de cart o va face, anunțând în același timp pe comandant.

Ofițerul de cart este dator a controla drumul dat la compas, cu acel ce trebuie urmat pe hartă, asigurându-se de exactitatea lui și făcând calculele necesare.

Art. 110.—Cunoașterea regulelor internaționale de navigație.

Ofițerul de cart trebuie să cunoască perfect regulile internaționale de navigație și dispozițiile codului de abordagiu, conformându-se lor.

Art. 111 —Regularea serviciilor de cart.

Serviciul de cart se face în modul următor:

a) Ofițerii fac cartul în două când nu există al 3-lea ofițer la bord;

b) Personalul de punte face cartul în două pe borduri;

c) Personalul mașinei face cartul în trei, când pe bord se găsesc trei mecanici, afară de mecanicul șef; acesta nu face de cart, afară de cazul când unul din mecanici este bolnav și atunci îl înlocuște;

d) Personalul de serviciu, după tabloul întocmit de intendent și aprobat de comandant. În acest tablou se va prevedea personalul de zi și de noapte, împărțit pe clase; pentru serviciul de cart, secundul împarte echipajul în două borduri, întocmind un tablou, pe care îl supune aprobării comandantului.

Carturile sunt în număr de șapte:

12—4 p. m., 4—6, 6—8, 8—12, 12—4, 4—8 și 8—12 a. m.

La esire în mare intră întâi de cart bordul tribord.

La 5 o., 30 seara bordul liber ia cina și la 6 ore intră de cart, iar bordul ce rămâne liber cinează apoi.

La 7 o., 30 dimineața ia gustarea bordul liber și la 8 intră de cart.

La 11 o., 30 bordul liber ia prânzul și la 12 intră de cart; apoi prânzește bordul ce iese din cart.

Ofițerii de cart.

Art. 112.—Ordinele comandantului.

Ofițerul care ia cel întâi cartul primește direct dela comandant ordinele particulare ale acestuia, precum și drumul de urmat la compas; el le transmite succesorului său.

Ofițerul de cart este răspunzător față de comandant de executarea tuturor ordinelor ce a primit fie direct, fie comunicate prin ofițerul care l'a precedat, precum și de acelea înscrise în jurnalul de bord.

Ofițerul care urmează a lua primul cart de noapte, care e dela 8—12 o., cere dela comandant ordinele sale pentru serviciul de noapte și care trebuiesc scrise și în jurnalul de bord.

Art. 113. — Predarea serviciului de cart.

Ofițerul de cart în nici un caz nu poate părăsi serviciul său fără a fi fost schimbat regulat de succesorul său, căruia îi dă în primire ordinele comandantului, comunicându-i drumul urmat și evenimentele întâmplare, precum și ori-ce indicațiuni relative la poziția vasului care ar fi de natură să intereseze ofițerul care urmează de cart. După predarea cartului, el își va scrie cartul în jurnalul de bord și apoi părăsește puntea de comandă.

Art. 114. — Observațiuni astronomice.

Ofițerul de cart face, de câte ori are putința, variația compasului, de care ia notă pentru a o trece în jurnalul de bord, la terminarea cartului.

În toate zilele la 11 o., 30 m. a. m., și întru cât timpul permite, previne pe comandant și pe ofițeri pentru observarea latitudinii.

Art. 115. — Postul și atențiunea ofițerului de cart.

Postul ofițerului de cart este pe comandă. Ofițerul de cart supraveghează drumul cu cea mai mare atențiune. Trebuie să evite ori-ce conversație cu călătorii și în caz când este provocat răspunde scurt, dar cu politețe.

Cât timp este de cart îi este interzis a se ocupa de lucruri străine serviciului, precum și de a șede, citi, dormi, mânca sau fuma. Venirea călătorilor pe comandă este cu desăvârșire oprită.

Art. 116 — Supravegherea punței

Ofițerul de cart observă ca călătorii de ori-ce clasă să nu fie inutil deranjați de echipaj pentru motive de serviciu. Observă asemenea ca călătorii să nu contravină regulamentelor, sau ordinelor date pe bord, privitoare la poliția și siguranța vasului.

Art. 117. — Serviciul de noapte.

Noaptea ofițerul de cart se asigură că timonierul și oamenii de veghe sunt atenți și la posturile lor și că cei din urmă supraveghează cu vigilență exteriorul și focurile de drum. Se îngrijește ca personalul de cart să se schimbe la timp.

Nu permite nimănui a umbla pe punte cu lumini.

La apusul soarelui, ofițerul de cart ordonă scoborârea pavilionului și aprinderea felinarelor de drum, care trebuie să lumineze până la răsăritul soarelui.

Ține ca primul chelner să 'i raporteze despre stingerea luminelor din saloane la orele fixate prin prezentul regulament.

Art. 118. — Atențiune la punctele zărite.

Indată ce zărește uscatul, un far sau un foc de bastiment, ofițerul de cart previne fără întârziere pe comandant.

Relevează punctele sau farurile în vedere și determină distanța la care trece, și notează relevementele și ora exactă la care le-a luat, pentru a le scrie în jurnalul de bord, la finele cartului.

Art. 119. — Comunicațiunea cu mașina.

De câte ori trebuie să se transmită vre-o comandă la mașină, ofițerul de cart va da mai întâiu semnalul atențiune cu telegraful sau prin porto-voce; în acest scop se asigură, la luarea cartului, de buna comunicare între comandă și mașină, atât prin telegraf cât și prin porto-voce.

Art. 120. — Responsabilitatea ofițerilor de cart.

Ofițerul de cart este absolut răspunzător de toate dispozițiunile ce ia în exercițiul funcțiunei sale.

Vaporul cu călătorii, personalul și încărcământul este în timpul cartului său încredințat conducerii și îngrijirii lui, întru cât comandantul sau înlocuitorul acestuia nu a luat efectiv comanda.

Ofițerii de cart trebuie să fie conștienți de marea lor răspundere și vor pune cea mai mare atențiune, zel și abnegație pentru îndeplinirea datoriei lor.

Se asigură că armamentele bărcilor de salvare, oamenii de veghe în diferitele posturi pentru cabine între punte, personalul, sunt deștepți la posturile lor. Va controla dacă sondele se execută regulat, dacă lucrările se fac fără sgomot și că pretutindeni domnește ordine și liniște.

Art. 121. — Serviciul de cart cu doi ofițeri.

Dacă doi ofițeri fac cartul împreună, cel mai tânăr va ajuta pe cel mai vechiu la îndeplinirea serviciului în toate direcțiunile. Cel mai tânăr va face în fie-care cart un rond, atât ziua cât și noaptea, în întreg bastimentul, exceptând părțile locuite de călători.

Timpul când trebuie să se facă rondul e hotărât de ofițerul șef de cart, căruia va raporta constatările rondei.

Art. 122 — Supravegherea ventilației.

Ofițerul de cart se va îngriji ca trombele de vânt să fie con-

tinuu în vânt, când este nevoie a se aera magazinele, coridoarele, sa-loanele, etc., atât cât timpul este bun. Când timpul începe să se strice, se vor închide sau întoarce sub vânt. Îngrijește ca trombele de vânt ale mașinelor să fie în vânt, dacă mecanicul nu cere alt-fel.

Art. 123. — Oamenii de veghe.

Ofițerul de cart observă ca oamenii de veghe să anunțe cu voce tare imediat ce zăresc lumină, faruri sau pământ, arătând și direcția în care se zăresc.

Art. 124. — Curățenia punței.

Ofițerul de cart de la 4—8 dim. îngrijește ca puntea să fie spă-lată, furbisagiul terminat înainte de orele 8 dimineata și în ori-ce caz înainte de eșirea călătorilor pe punte. Dacă sunt călători de clasa 3 pe punte, nu se va spăla puntea clasei 3-a de cât după ce aceștia au luat gustarea. Ori-ce murdărie făcută pe punte de călători în cursul zilei se va curăți de personalul punței, neașteptându-se cură-țenia de a doua zi.

Serviciul de gardă.

Art. 125. — Organizarea serviciului de gardă.

După ce bastimentul a sosit în port, a ancorat sau legat și se află în siguranță, se poate începe serviciul de gardă.

Pentru serviciul de gardă secundul, mecanicul-șef și intendentul întocmesc tablouri de gardă, pe care le supune comandantului la sosirea în port.

O gardă trebuie să coprindă personal de punte, de mașină și de serviciu pentru călători, suficient pentru a asigura paza basti-mentului și încărcământului, funcționarea aparatelor și mașinelor auxiliare, precum și serviciul călătorilor ce rămân la bord.

Serviciul de gardă ține atât cât bastimentul se află în port și e în siguranță.

Serviciul unei gărzi nu poate fi mai mare de 6 ore pentru oa-menii echipagiului; serviciul de gardă pentru ofițeri va fi 24 ore.

Art. 126. — Întrebuințarea personalului care nu e de gardă.

Tot personalul bordului care nu e de gardă este întrebuințat pen-tru încărcarea și debarcarea mărfurilor, curățenia cabinelor, closete-lor, saloanelor și localurilor destinate călătorilor, îngrijirea căldărilor și mașinelor.

Personalul care nu e de gardă nu poate părăsi bordul nici după încetarea lucrului, fără învoirea comandantului.

Lucrul oamenilor de punte în timpul zilei în port va fi regulat de secund după necesități. Oamenii ce nu sunt de gardă și nici întrebuințați la mărfuri, vor fi întrebuințați la curățenia bastimentului.

Când bastimentele nu operează, orele de lucru sunt :

Dela 6 la 7 dimineța ;

„ 7.30 la 11.30 dimineța ;

„ 1 la 5.30 după amiază.

Art. 127. — Rondele ofițerului de gardă.

Ofițerul de gardă va face o rondă cel puțin o-dată pe noapte, pentru a se asigura că oamenii de gardă sunt la posturile lor, că legăturile vasului sunt bune, că magaziile sunt închise și dacă plouă au mușamale, că chelnerii nu dorm prin saloane și că felinarele după punte și de ancoră ard bine. De rezultatul rôndei rapotează a doua zi comandantului, la orele 8 dimineța.

Art. 128. — Personalul ce compune o gardă.

Atât în timpul nopței, cât și în timpul zilei, personalul ce compune o gardă trebuie să cuprindă cel puțin un marinar pe punte și un timonier la intrarea sau scara bastimentului, un fochist de fiecare căldare în presiune, un ungător și un mecanic sau sub-mecanic și numărul de chelneri necesari pentru serviciul călătorilor aflați la bord. Ofițerul de gardă va veghia ca oamenii de gardă să nu-și părăsească posturile, nici să doarmă, sau să se ocupe cu alt-ceva de cât cu supraveghierea.

Art. 129. — Ofițerul de gardă veghiază contra fraudelor.

Ofițerul de gardă veghiază ca nici un obiect, aparținând bordului, încărcământului sau călătorilor, să fie scos de la bord în mod fraudulos și e răspunzător pecuniar de amenzile ce s'ar da bastimentului în acest caz.

Art. 130. — Datoria mecanicului de gardă.

Mecanicul de gardă veghiază cu fochiștii de gardă la căldări să nu 'și părăsească postul și ca ungătorul de gardă să ungă și să întrețină mașinile și aparatele auxiliare, care sunt în funcțiune, atât pe punte cât și în camera mașinelor.

Art. 131. — Jurnalul de bord în serviciul de gardă.

Ofițerul de gardă înscrie pe jurnalul de bord toate evenimentele și mișcările ivite în timpul gărzi sale.

Art. 132. — Când șeful de echipajiu concură la gardă cu ofițerii.

Când afară de secund nu mai e de cât un singur ofițer, șeful de echipaj concură cu ofițerii la serviciul de gardă.

SERVICIUL MAȘINELOR.

Dispozițiuni generale.

Art. 133. — Mecanicul-șef.

Serviciul mașinelor coprinde întreținerea și utilizarea tuturor mașinelor, aparatelor și instalațiunilor mecanice și electrice din camerele mașinelor și de pe punte.

Serviciul mașinelor este condus de mecanicul-șef, conform dispozițiunilor acestui regulament, instrucțiunilor Direcțiunei și ordinele comandantului.

Tot personalul mașinei trebuie să i se supună fără șovăire.

În caz de absență motivată sau boală, mecanicul-șef este înlocuit de al doilea mecanic.

Art. 134. — Mecanicii sunt asimilați cu ofițerii.

Mecanicii în general au drepturile și îndatoririle ofițerilor, cu care sunt asimilați. Pentru serviciul și disciplina la bord se vor conforma întocmai celor coprinse în prezentul regulament și instrucțiunilor Direcțiunei.

Art. 135. — Nu sunt permise schimbări la mașini.

Nici o schimbare în mașină, în parte sau în total nu e permisă fără autorizațiunea Direcțiunei.

Greutățile sau tensiunea resoartelor de presiune nu poate fi modificată, nici presiunea la căldări mai ridicată de cât acea stabilită de serviciul tehnic.

Art. 136. — Mecanicii de cart.

Mecanicul de cart conduce în tot timpul cartului său mașinele și căldările, întru cât mecanicul-șef nu ia însuși comanda. Pe vapoarele cu doi mecanici, fie-care mașină 'și are personalul său de cart și mecanicul cel mai vechiu în cart are supravegherea generală.

Mecanicii de cart sunt absolut răspunzători de toate dispozițiunile luate în timpul cartului lor și pentru executarea punctuală a serviciului. Ori-ce ordin dat de comandant sau de ofițerul de cart va fi executat cu promptitudine.

Toate dispozițiunile mecanicului-șef vor fi executate cu cea mai mare exactitate.

Ori-ce ar surveni în timpul cartului i se va raporta acestuia.

Art. 137. — Predarea serviciului de cart la mașini.

Nimenia din personalul de cart la mașină nu va părăsi postul înainte de a fi predat serviciul înlocuitorului său.

La finele cartului mecanicul ce ese din cart, va scrie, conform regulamentului, cartul său în jurnalul mașinei.

Când înlocuitorul se prezintă la cart i se va preda cartul în regulă, punându-se în curent cu toate amănuntele referitoare la mer-sul serviciului și mașinelor.

Art. 138. — Avizarea plecării.

Data și ora plecării va fi comunicată de comandant mecanicu-lui-șef cât posibil mai de timpuriu, pentru ca acesta să aibă tot tim-pul pentru a lua dispozițiunile necesare la căldări și mașini.

Art. 139. — Reparațiuni.

Pentru lucrările și reparațiunile de făcut la mașini și căldări în țară, hotărăște inspectoratul sub rezerva aprobării Direcțiunei. Pentru lucrările și reparațiunile de făcut la mașină în străinătate, se va cere prealabil autorizațiunea Direcțiunei pe cale telegrafică. Pentru lucrările și reparațiunile urgente, a căror necesitate se ivește în străinătate și nu se poate aștepta nici avizul telegrafic al Di-recțiunei, comandantul ia măsurile necesare împreună cu agenția, raportând telegrafic, ori în scris, spre a justifica necesitatea reparațiu-nei lor executate. Materialele vechi rămase prin înlocuire, reparații sau schimbări, se vor lua la bord și preda la sosirea în țară inspectoratului.

Lucrările și reparațiunile executate la mașină se vor înscrie și în jurnalul mașinei.

Art. 140. — Serviciul mașinelor în timpul staționărilor îndelungate.

Serviciul mașinelor pe vapoarele cari staționează mai mult timp, fie pentru reparații, fie pentru rezervă, se regulează cu aprobarea comandantului, de mecanicul-șef, care hotărăște oamenii de lucru și oamenii de gardă. Oamenii de gardă care au eșit dimineața, nu iau parte la lucru a doua zi până la amiazi

(Va urma)

PARTEA NEOFICIALA

INFORMAȚIUNI FINANCIARE, STATISTICE ȘI ALTELE

PORTURI

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu pe luna Iulie 1906.

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu încasate în luna Iulie 1906, în acele 26 porturi unde aceste taxe se percep actualmente, reprezintă suma totală de lei 263.677,75.

În această sumă de lei 263.677,75, taxele de o jumătate la sută figurează pentru lei 237.511,15, iar acele de cheiagiu pentru lei 26.166,60.

Din suma de lei 237.511,15, produsă de taxa de o jumătate la sută, lei 37.012,80, au fost produși la importăriune și lei 200.498,35 la exportăriune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 163.485,55.

Iar venitul total de lei 263.677,75, se repartizează între cele 26 porturi după cum urmează :

1) Brăila lei 129.878,90. 2) Galați lei 45.194,75. 3) Constanța lei 32.940,80. 4) Giurgiu lei 13.107,75. 5) Corabia lei 8.012,55. 6) Calafat lei 5.911,15. 7) Oltenița lei 4.659,50. 8) Gura-Ialomitei lei 4.523,20. 9) Turnu-Măgurele lei 4.474,25. 10) Călărași lei 2.796,90. 11) Cernavoda lei 2.318,25. 12) Zimnicea lei 2.315,10. 13) Cetatea lei 1.696,60. 14) Tulcea lei 1.655,55. 15) Turnu-Severin lei 1.303,20. 16) Bechet lei 1.108,—. 17) Gruia lei 662,80. 18) Vârciorova lei 340,85. 19) Sulina lei 234,50. 20) Hârșova lei 168,10. 21) Mangalia lei 168,10. 22) Măcin lei 108,80. 23) Isaccea lei 80,50. 24) Kilia-Veche lei 8,—. 25) Silistra-Nouă lei 5,85. 26) Bistreț lei —,—.

Față cu venitul din luna precedentă, Iunie 1906, care a fost de lei 160.142,25, avem un plus de lei 103.535,50. Iar în comparațiune cu luna Iulie din anul trecut 1905, când totalul încasărilor a fost de lei 466.676, produsul lunii Iulie 1906 prezintă o diferență în minus de lei 202.998,25.

Acest minus la venit s'a produs în 16 porturi, iar în celelalte 10 porturi a rezultat un plus, după cum se specifică mai jos :

În plus: 1) Calafat lei 1.967,75. 2) Cernavoda lei 1.738,70. 3) Cetatea lei 1.341,20. 4) Gruia lei 624,90. 5) Tulcea lei 271,85. 6) Sulina lei 163,15. 7) Măcin lei 108,80. 8) Isaccea lei 80,50. 9) Hârșova lei 78,20. 10) Mangalia lei 56,75.

În minus: 1) Turnu-Măgurele lei 58.339,80. 2) Călărași lei 30.995,60. 3) Corabia lei 25.142,50. 4) Constanța lei 24.761,30. 5) Brăila lei 18.608,60. 6) Giurgiu lei 16.925,50. 7) Oltenița lei 15.890,85. 8) Zimnicea lei 8.055,80. 9) Galați lei 6.739,90. 10) Vârciorova lei 1.166,50. 11) Gura-Ialomitei 1.092,25. 12) Bechet lei 569,75. 13) Silistra-Nouă lei 520,75. 14) Turnu-Severin lei 422,10. 15) Bistreț lei 191,40. 16) Chilia-Veche lei 7,45.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ

PARTEA OFICIALĂ

PERSONAL

Mișcări în Corpul tehnic

Prin decretul regal No. 3310 din 23 Septembrie 1906, d-l inginer George Mihăilescu absolvent cu diplomă al Școalei de arte și manufacturi de pe lângă Universitatea din Liège, actualmente aflat în serviciul Ministerului Cultelor și Instrucțiunii Publice, ca șef al atelierelor de ferărie la Școala superioară de arte și meserii din București, este admis în cadrul de activitate (cadrul detașat) al corpului tehnic, cu gradul de inginer-stagiatar conform art. 5, 7 și 46 din legea de organizare a acestui corp.

In administrațiunea centrală a ministerului.

Prin decretul regal No. 3351 din 28 Septemvrie 1906, d-l Alexandru S. Popescu este numit, pe ziua de 1 Octomvrie 1906, în postul de verificador înființat din nou la direcțiunea contabilității.

In serviciile hidraulice.

Prin decretul regal cu No. 3.305 din 23 Septemvrie 1906, d-l Teodor Tiulescu este licențiat din postul de impiegat clasa II ce ocupă la serviciul de navigațiune fluvială, pe ziua de 16 Septemvrie 1906, pentru neregularități în serviciu.

— Prin decretul regal cu No. 3.306 din 23 Septemvrie 1906, d-l Vasiliu Constantin este numit, pe ziua de 16 Septemvrie 1906, în postul de pilot clasa I la serviciul de navigațiune fluvială, cu diurnă lunară de 180 lei.

— Prin decretul regal cu No. 3.311 din 23 Septemvrie 1906 s'a primit demisiunea d-lui Iorgu State, pe ziua de 1 Septemvrie 1906, din postul de mecanic electrician ce ocupa la serviciul de navigațiune maritimă.



In administrațiunea căilor ferate.

Prin decretul regal cu No. 3.184 din 4 Septemvrie 1906, d-l inginer ordinar clasa II Ionescu Victor, actual inginer-asistent la serviciul de întreținere din administrațiunea căilor ferate, este transferat, pe ziua de 3/16 Septemvrie 1906, în postul de șef de secțiune la serviciul lucrărilor noi din aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 3.307 din 23 Septemvrie 1906, sunt înaintați, pe ziua de 1 Septemvrie stil nou 1906, următorii impiegați din serviciul administrațiunei căilor ferate, și anume:

D. Ionescu Gheorghe, actual impieगत definitiv clasa II, în postul de impieगत definitiv clasa I;

D. Mănișor Leonida, actual impieगत definitiv clasa III, în postul de impieगत definitiv clasa II;

D. Petculescu Stoica, actual impieगत definitiv clasa IV, în postul de impieगत definitiv clasa III.

— Prin decretul regal cu No. 3.309 din 23 Septemvrie 1906, d-l Vasilescu Constantin II-lea, actual șef de magazie cl. I în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Octomvrie stil nou 1906, fiind-că a devenit cu totul impropriu serviciului din cauză de boală.

— Prin decretul regal cu No. 3.312 din 23 Septemvrie 1906, d-l Mitru Grigore Gr., actual verificator clasa II în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 15 Septemvrie stil nou 1906, în postul de verificator clasa I în aceeași administrațiune.

— Cu deciziunea ministerială No. 22.911 din 27 Septemvrie 1906, d-l Naia Constantin este reprimis în serviciu, pe ziua de 1 Octomvrie stil nou 1906, în postul de mecanic cl. II.

— Cu deciziunea ministerială No. 22.912 din 27 Septemvrie 1906, d-l Giurgiuveanu Ion G. este licențiat din postul de impieगत definitiv clasa II ce ocupa în serviciul administrațiunei căilor ferate, pe ziua de 1 Octomvrie stil nou 1906, pentru cauză de boală îndelungată.

Dispozițiuni, Circulări și Ordine de Serviciu

Prin decretul regal No. 3214 din 7 Septemvrie 1906 s'a aprobat cele ce urmează:

Art. 1. Jurnalul consiliului miniștrilor cu No. 1.672, încheiat în ședința dela 31 August 1906, se aprobă.

Art. 2. Se anulează, din alocațiunea prevăzută în budgetul ministerului lucrărilor publice, pe exercițiul curent 1906—1907, la cap. V, art. 18, suma de lei 70.000, care va servi la sporirea fondului prevăzut în budgetul general al Statului pe exercițiul curent, pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

Această anulare provisorie va fi supusă aprobării Adunării Deputaților, conform art. 59 din legea contabilității generale, în primele zile ale sesiunii viitoare.

Art. 3. Se deschide pe seama Ministerului Lucrărilor Publice un credit extraordinar de lei 70.000, pentru restaurarea localului școalei de poduri și șosele distrus de incendiu.

Art. 4. Acest credit se va trece prin conturile pe exercițiul 1906—1907 și se va acoperi din fondul destinat pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

Art. 5. Miniștrii noștri secretari de Stat la departamentele de lucrări publice și de finance sunt însărcinați cu aducerea la îndeplinire a dispozițiilor acestui decret.

— Prin decretul regal No. 3.323 din 26 Septemvrie 1906, s'a aprobat a se face, în budgetul ordinar al drumurilor județului Ilfov pe exercițiul 1906—1907, următoarea modificare:

Lei 17.000 se ia din excedentul de lei 26.815,06, cu care se echilibrează acel budget, și se înscrie la cheltueli, sub un nou articol, cu redacțiunea „fond pentru aranjarea și împietruirea unei piețe și a unei șosele în fața intrării hipodromului dela Băneasa“.

Cu această modificare budgetul ordinar va cuprinde:

La venituri lei. 910.900,00

„ cheltueli „ 901.084,94

Cu un excedent de lei 9.815,06

— Prin decretul regal No. 3.324 din 26 Septemvrie 1906, s'a aprobat a se face o rectificare, adăugându-se suma de 14.207,81 lei, atât la veniturile cât și la cheltuelile budgetului extraordinar al drumurilor județului Râmnicu-Sărat, pe exercițiul 1906—1907, astfel că el va cuprinde:

La venituri lei 49.517,13

„ cheltueli „ 47.887,81

Cu un excedent de lei 1.629,32

REGULAMENTUL SERVICIULUI LA BORD

(Sanctionat prin Inaltul Decret Regal No. 2870 din 19 Iulie 1906).

(Urmare).

Indatoririle mecanicului-şef.

Art. 141. — Indatoriri generale.

Mecanicul-şef trebuie să aibă cunoştinţa marei sale răspunderi şi să îşi îndeplinească serviciul prevăzut în regulamentul de faţă şi instrucţiunile Direcţiunii cu zel şi pricepere. Principala îndatorire este să supravegheze şi să controleze neîntrerupt mersul serviciului la maşină şi căldări, şi să ia măsuri pentru ca, în caz de se va întâmpla ceva să poată interveni în persoană.

Înainte plecării în călătorie, mecanicul-şef se va convinge personal de buna stare a căldărilor şi buna funcţionare a maşinelor, punând în ordine ori-ce constată defectuos. În timpul călătoriei, va supraveghia continuu ca toate maşinele, căldările, aparatele şi instalaţiunile mecanice şi electrice, să fie în bună stare de funcţionare, executând reparaţiunile necesare cu mijloacele de care dispune la bord.

Art. 142. — Regulează serviciul de cart şi posturile în timp de manevre.

Mecanicul-şef împarte personalul maşinei în trei carturi de câte patru ore :

Când vaporul intră sau iese din port, se găseşte în canale sau treceri strâmte, unde se cere promptitudine în manevra maşinelor, toţi mecanicii trebuie să se afle la posturile lor.

Art. 143. — Când sunt trei mecanici, el nu face serviciu de cart, dar conservă supraveghierea superioară.

Dacă afară de mecanicul-şef mai sunt la bord trei mecanici, el nu face de cart; este totuşi obligat, în caz de boala unui mecanic, a-l înlocui la cart.

Mecanicul-şef controlează de mai multe ori pe zi serviciul la maşini în căldări, încredinţându-se că personalul de cart îşi îndeplineşte conştiincios datoria.

La cazuri de timp rău sau circumstanţe extraordinare, este dator să se afle la maşini sau căldări, sau unde prezenţa sa e nece-

sară. Dacă este chemat de mecanicul de cart, trebuie să se ducă imediat, fiind responsabil de ori-ce întârziere.

Art. 144. — Executarea ordinelor primite.

Mecanicul-șef primește direct ordine dela comandant sau secund, când acesta înlocuește pe comandant.

În Mare, poate primi ordine de la ofițerul de cart numai relativ la manevra mașinei.

Dacă comandantul dispune ca oamenii din serviciul mașinei să concure la serviciul punții, în cazuri excepționale, mecanicul-șef e obligat a-i da.

Dacă în asemenea cazuri i s'ar pune la dispoziție oamenii dela punte, el e șeful lor direct.

Art. 145. — Răspunde de ființa și întreținerea materialului de la mașini, etc.

Mecanicul-șef are în primire mașina, căldările, mașinele auxiliare din camera mașinei și de punte, toate uneltele și obiectele de schimb, e asemenea răspunzător de lipsuri, degradări și buna lor întreținere.

Raportează comandantului toate stricăciunile produse prin uzare, accidente sau neglijență la mașină, căldări, pompe, vinciuri și toate aparatele, uneltele și piesele ce sunt în primirea sa.

Dacă se ivesc avarii grave, face comandantului un raport scris arătând cauza care a produs avaria.

Ține în curent pe comandant de ori-ce mișcare în mașină, care ar avea influență asupra navigației.

Veghează la ținerea în perfectă stare de curățenie a camerei mașinei și căldărilor.

Art. 146. — E dator a face economie la întrebuințarea materialului consumabil.

Mecanicul-șef este dator a căuta să facă cea mai mare economie în combustibil, unsori, stupă și ori-ce material de întreținere și consumație.

Arată fochiștilor cum să țină focurile pentru a avea combustiuinea cea mai economică.

Mecanicul-șef este răspunzător de primirea exactă la bord a materialelor destinate mașinei și de buna lor păstrare.

Art. 147. — Aprovizionări de materiale.

Pentru materialele necesare mașinei, șeful-mecanic întocmește raportul de cerere de materiale, arătând și întrebuințarea materiale-

lor consumate. După aprobarea acestui raport va întocmi bonurile necesare și le va supune vizei comandantului, înaintându-le inspectoratului spre a primi materialele.

Pentru materialele ce le primește direct din comerț prin scrisori de comandă, va îngriji a se primi în bord, în calitate și în cantitate întocmai după scrisoarea de comandă, luând factura prezentată și avizând pe comandant și secund că materialele au sosit spre a le vedea, recepționa, și certifică apoi factura de primirea materialului la bord.

Art. 148. — Aprovizionarea combustibilului.

Mecanicul-șef este răspunzător că, la plecare, să fie la bord cantități suficiente de combustibil pentru călătoria ce are de făcut. În acest scop, mecanicul-șef va încunoștiința pe comandant, înainte de plecarea vasului, de cantitatea de combustibil ce are și care îi mai trebuie.

Art. 149. — Ordinile comandantului la sosire. — Primirea și arimarea cărbunilor.

Indată după sosirea în port, mecanicul-șef se prezintă comandantului și ia ordinele sale în privința focurilor, pentru ambarcarea apei, combustibilului, unsorilor, precum și în privința datei plecării.

Cărbunii vor fi cântăriți cu cea mai mare exactitate, lipsurile constatate după plecare vor cădea în sarcina mecanicului-șef.

Mecanicul-șef dispune ca arimarea cărbunilor să se facă în bune condițiuni, având grijă a deosebi pe cât se poate combustibilul vechiu de cel nou încărcat. Cărbunii predați bucătăriei îi înregistrează deosebit.

Art. 150. — Dispozițiuni înainte de plecare, la sosire și în mers.

Mecanicul-șef previne pe ofițerul de cart sau de gardă, când aprinde focurile și când mașina e gata de a fi balansată, previne pe comandant. După ce comandantul a dat ordinele necesare pentru verificarea legăturilor vasului, face balansarea mașinei, cu precauțiunea de a nu rupe legăturile, sau produce avarii.

Când mașina e complet gata, raportează comandantului. Înainte de plecare verifică telegraful și porto-vocea de la puntea de comandă până la mașină.

La plecare și sosire mecanicul-șef trebuie să se găsească în camera mașinei cu tot personalul mașinei.

În mers, când aude semnalul de atențiune la mașină, trebuie să se scoboare în camera mașinei, dacă personalul de serviciu nu e suficient sau nu poate manevra singur mașinele. Poate chema personalul ce nu e de cart, chiar dacă ar fi culești.

Art. 151. — Ținerea jurnalului de mașini.

Mecanicul-șef ține jurnalul de mașini cu cea mai mare exactitate, arătând orele de mers și de stațiune, orele la care s'au făcut manevrele, cantitatea de cărbuni primită și consumată, adăugând la observațiuni ori-ce interesează serviciul mașinelor.

Art. 152. — Raport de parcurs.

După fie-care călătorie înaintează inspectoratului, pe cale ierarhică, un raport asupra drumului parcurs, starea căldărilor și mașinilor, accidentele și avariile ce ar fi avut, reparațiile și acele ce mai sunt necesare.

Semnalează modificările ce pot fi introduse pentru a obține o mai bună și economică funcționare.

Art. 153. — Precauțiuni în porturi nesigure și înainte de plecare.

În porturile nesigure mecanicul-șef ordonă serviciul de cart și previne personalul a se ține gata pentru ori-ce eventuală manevră sau plecare.

În ziua plecării veghiază ca tot personalul mașinei să se afle la bord, cel puțin cu trei ore înainte de plecare.

Indatoririle mecanicilor.

Art. 154. — Mecanicul al doilea.

Mecanicul al doilea ajută pe mecanicul-șef în toate lucrările mașinelor, căldărilor, instalațiunilor și aparatelor mecanice și electrice.

În caz când mecanicul-șef nu poate conduce serviciul mașinelor, fiind bolnav, sau absent de la bord pentru cauze legale, ia conducerea serviciului.

Art. 155. — Însărcinările mecanicilor al doilea și al treilea.

Mecanicul al doilea e special însărcinat cu mașinele speciale și auxiliare din camera mașinei și cu dinamurile de a căror bună funcționare și întreținere este personal răspunzător. Iar mecanicul al treilea cu căldările, pompele, vinciurile și toate auxiliarele de pe punte.

Mecanicul al treilea previne pe mecanicul-șef de ori-ce stricăciuni se întâmplă în aparatele auxiliare și caută a le remedia cu mijloacele de care dispune bordul.

Cere mecanicului-șef a prevedea pe raportul de cerere de materiale, materialele necesare pentru funcționarea auxiliarelor.

Art. 156. — Mecanici de cart.

Mecanicii când sunt de cart au aceleași obligațiuni ca și șeful-mecanic. După ce predau cartul înlocuitorului lor, îl scriu în jurnalul mașinei. Nu pot părăsi serviciul înainte de a fi înlocuiți.

Art. 157. — Invoiri de a părăsi bordul.

În porturi mecanicii nu pot cere direct comandantului voia de a părăsi bordul fără voia șefului-mecanic.

CAPITOLUL VIII.

Serviciul călătorilor, prescripțiuni generale.

Art. 158. — Serviciul călătorilor.

Serviciul călătorilor coprinde transportul, instalarea și controlul călătorilor pe vapoarele S. M. R.

Art. 159. — Indendentul.

Îngrijirea călătorilor este încredințată intendentului și personalului afectat serviciului călătorilor, conform dispozițiilor regulamentului de față.

Art. 160. — Autoritatea comandantului față de călători.

Toți călătorii sunt supuși autorității disciplinare a comandantului.

Comandantul are dreptul de a uza de puterea disciplinară, la caz de nevoie, în contra călătorilor care ar comite infracțiuni grave, sau ar turbura liniștea și ordinea la bord.

Aceste persoane pot fi debarcate și predate autorităților polițienești în cel dintâiu port.

Art. 161. — Despre chelneri.

Sub controlul comandantului, intendentul va îngriji ca toți călătorii să fie bine instalați și satisfăcuți în reclamațiunile lor juste.

Serviciul cabinelor este condus de chelnerul încasator, camerieri și cameriste, sub controlul intendentului. Chelnerul încasator este răspunzător de ținuta și conduita camerierilor și cameristelor ce servesc călătorii în cabine.

Art. 162. — Inventarul cabinelor.

Întregul inventar al cabinelor, restaurantelor și bufetelor este dat în primirea intendentului, care este răspunzător către Direcțiune

de întreținerea și întrebuințarea acestor obiecte de inventar, precum și de pierderile eventuale.

Art. 163. — Ordinea în cabine.

Chelnerul plătitor este răspunzător ca toate cabinele și instalațiunile lor să fie curate și înzestrate cu tot necesarul, și personalul de serviciu al cabinelor, să fie în permanență la dispozițiunea călătorilor.

În cabine nu se va admite de cât cufere ce pot avea loc dedesubtul patului.

Cuferile mari vor fi predate ofițerului manipulant pentru a fi depuse la magazia de bagaje.

Art. 164. — Instalarea călătorilor în cabine în caz de aglomerație.

În caz de aglomerație de călători, comandantul va însărcina pentru fiecare clasă câte un ofițer, pe lângă intendent, pentru instalarea călătorilor cât mai repede, căutându-se ca familiile să fie pe cât cu puțință împreună, și să nu se îngăduie a se pune în aceeași cabină domni și doamne fără legături de familie.

În caz de insuficiență de paturi, se va permite călătorilor a dormi pe canapelele din saloane.

Art. 165. — Examinarea biletelor la îmbarcare.

Toate biletele de călătorie vor fi examinate de intendent imediat după sosirea la bord a călătorilor.

După examinarea biletelor se va da loc călătorilor în clasa respectivă.

Fără încuviințareaintendentului nu se va face nici o schimbare în distribuția cabinelor sau paturilor călătorilor.

Dacă se constată neexactități, se va recurge la ofițerul manipulant, care va taxa călătorii conform tarifului, liberând călătorului un manifest suplimentar pentru diferența plătită.

Persoanele care nu au bilete de călătorie și nici bani să plătească taxa, nu vor fi admise la bord, iar dacă se face această constatare după plecarea vaporului, se vor preda agenției din primul port pentru a fi urmăriți.

Art. 166. — Schimbarea cabinelor.

Călătorii de cabine au dreptul numai la cabinele sau paturile menționate în biletele lor.

Este strict interzis a ocupa altele mai scumpe, fără a plăti diferența; pentru aceasta se vor adresaintendentului, cu a cărui prealabilă autorizație, se poate pune la dispoziția călătorilor paturi mai scumpe. Suplimentul se va încasa de manipulant.

Ori-ce călcare a acestor dispozițiuni poate atrage pedepsirea chelnerului sau depărtarea lui din serviciu; în ori-ce caz chelnerul încasator va plăti diferența între locul plătit și cel ocupat.

Art. 167. — Interzicerea de a se închiria cabinele destinate personalului vaporului.

Este interzis personalului bordului de a închiria cabinele lor la călători.

Art. 168. — Depozitarea obiectelor de valoare.

Comandantul este dator să primească sigilate toate obiectele de valoare ce i s'ar încredința de călători în păstrare, liberându-le o chitanță.

La plecarea călătorilor restituie obiectele, reluându-și chitanța.

Art. 169. — Bagagele de mână.

Bagagele și toate obiectele de mână care sunt lăsate de călătorii ce debarcă într'un port intermediar, pentru a fi transportate într'un alt port, se vor preda de către intendent ofițerului manipulant, care va efectua predarea la destinație.

Art. 170. — Debarcarea bagajelor.

Este interzis personalului să transporte în oraș pachete, bagage, să facă comisioane sau cumpărături pentru călători sau persoane străine bordului. Călătorii care doresc a-și transporta bagagele sunt îndreptați de către intendent către ofițerul manipulant, care va dispune ca hamalii anumiți să efectueze transportul.

Art. 171. — Interzicere de a se cere gratificații.

Este interzis personalului de serviciu pentru călători a pretinde gratificații de la călători; au voie însă a le primi când li se dă, dacă călătorul judecă că prin modul de a-și face serviciul au meritat aceasta.

Gratificațiile colective se distribuie prin îngrijirea chelnerului încasator în mod echitabil.

Indatoririle Intendentului.

Art. 172. — Indatoriri generale.

Intendentul este însărcinat cu conducerea subsistenței și bufetului, încheierea conturilor restaurantului și echipajului, conservarea și întreținerea obiectelor de inventar ce aparțin restaurantelor, ca-

binelor și bufetelor, verificarea cantitativ și calitativ a proviziilor de hrană și băuturi ce se primesc la bord și se distribuie zilnic.

Art. 173. — Răspunderea relativă la încasări.

Intendentul este pecuniar răspunzător de toate încasările făcute în restaurante de chelneri și e obligat să verse sumele agenției din Constanța la finele fiecărei călătorii.

Va observa cu stricteță ca pentru încasările efectuate dela călători, chelnerul încasator să presinte călătorului o notă.

E absolut interzis a se face încasări înainte de a se prezenta călătorului nota sa de consumațiune.

Art. 174. — Răspunderea relativă la articolele de hrană.

Intendentul e răspunzător pentru primiri neexacte de articole de hrană și băuturi, de perderi, stricăciuni și cheltueli mai mari de cât alocația prevăzută, atât pentru călători cât și pentru personalul bordului.

Pentru ori-ce stricăciuni sau perderi de articole de hrană în cursul călătoriei va face constatări împreună cu secundul într'un proces-verbal, care se va supune comandantului, care 'l înaintează inspectoratului cu aprecierile sale.

Art. 175. — Aproximarea cu alimente și băuturi.

Intendentul are îndatorirea că înainte de plecarea în călătorie, vaporul, trebuie să fie aprovizionat cu toate articolele de hrană și de băuturi necesare pentru a întreprinde călătoria în mod satisfăcător pentru călători.

Pentru ori-ce reclamațiuni ale călătorului în privința hranei și confortului e răspunzător intendentul.

Art. 176. — Curățenia cabinelor, așezarea și anunțarea meselor.

Una din principalele îndatoriri ale intendentului este asigurarea confortului călătorilor. În acest scop supraveghează continuu curățenia tuturor cabinelor, restaurantelor, băilor, closetelor, meselor, băncilor, rufăriei și a ori-cărui obiect de care se servesc călătorii.

Saloanele trebuiesc curățite înainte de gustare.

Cabinele trebuiesc curățite după ce călătorii au ășit la gustare. După debarcarea călătorilor se vor scutura saltelele. Mesele vor fi așezate înainte de a veni călătorii în restaurante.

Toate mesele vor fi anunțate cu clopotul.

Art. 177. — Conduita față de călători.

Intendentul va avea o atitudine politicoasă față de călători, va pretinde personalului de serviciu pentru călători, că atât în restaurante cât și pe punte, să fie în ținută reglementară și curată, să servească cu atențiune și cu cea mai desăvârșită liniște, ordine și curățenie.

Intendentul este dator a satisface toate dorințele drepte ale călătorilor și să se silească a le face traiul la bord cât mai plăcut posibil.

El va da călătorilor toate informațiunile și deslușirile pe care aceștia le cer.

Art. 178. — Obiecte uitate de călători.

Imediat ce călătologii au părăsit bordul, intendentul însoțit de chelnerul încasator va trece în revizie toate cabinele care au fost ocupate de călători. Obiectele uitate de călători și care nu le mai pot fi înmânate, vor fi predate cu forme în regulă agenției. Banii și obiectele de valoare se vor preda comandantului, care îi va înainta inspectoratului.

Art. 179. — Supravegherea cambuzei și bucătăriei.

Intendentul îngrijește de exacta distribuire de articole din cambuză, inspectează prepararea hranei și nu tolerează ca să intre în bucătărie alte persoane afară de bucătari.

Nu va tolera prepararea de alimente de cât pentru personalul bordului și călătorii ce iau masa în restaurante.

Este interzis personalului de serviciu pentru călători a vinde în particular călătorilor, sau altor persoane, provizii, mâncări, băuturi și ori-ce fel de consumație.

Art. 180. — Supravegherea conduitei personalului de serviciu.

Este strict interzis personalului restaurantelor a fuma, dormi, mânca în restaurante sau prin cabinele călătorilor. Intendentul va avea grijă a supraveghea aceasta și contravenienții vor fi amendați imediat.

Art. 181. — Sub-inventare.

Intendentul va îngriji ca toți bufegii, cambuzierii, chelnerii și camerierii să primească obiectele din inventar ce le cad în sarcina lor, cu sub-inventar în dublu, iscălit.

La schimbarea sau debarcarea acestora, va avea grijă ca să predea aceste obiecte înlocuitorului său cu aceeași formă. Duplicatale sub-inventarelor le va da inspectoratului.

Art. 182. — Regulearea serviciului.

Intendentul regulează serviciul personalului de călători atât în mare, cât și în port. El supraveghează ca personalul de serviciu de noapte să se găsească la postul lui, spre a fi la dispoziția călătorilor când sună.

Art. 183. — Biblioteca.

Intendentul are în primire biblioteca bordului. El îngrijește ca să fie în ordine și curată.

Pentru cărțile și revistele ce le sunt luate de călători prin cabine, intendentul îngrijește a se relua și depune în bibliotecă.

Art. 184. — Lista cabinelor libere și a călătorilor debarcați.

Indată ce călătorii debarcă, intendentul întocmește lista cabinelor libere și o predă agenției. Tot intendentul întocmește și lista călătorilor ce au debarcat, spre a o preda agenției sau autorităților care o cer.

Art. 185. — Revizia legitimațiunilor de călătorie.

Intendentul controlează legitimațiunile de călătorie a călătorilor de clasa I și II, și încasează cu manifest suplimentar eventualele diferențe, pe care le varsă agenției Constanța.

Serviciul de manipulațiune a mărfurilor, bagajelor, gropurilor, etc., în general serviciul de manipulațiune comercială.

Art. 186. — Serviciul de manipulațiuni.

Prin serviciul de manipulațiuni se înțelege în general, toate formele de îndeplinit, normele de urmat și manipulațiunile de efectuat pentru primirea, încărcarea, transportarea și descărcarea, respectiv liberarea în portul de destinație, în mâinile agenților, a mărfurilor, bagajelor, animalelor vii, gropurilor de bani, caselor de fer portative cu bani, etc., și în fine a ori-ce articole încredințate de particulari.

Art. 187. — Supravegherea și executarea acestui serviciu.

Atât pe vapoarele de mărfuri, cât și pe vapoarele de călători, dispozițiunile generale de încărcare și descărcare și ori-ce alte dispozițiuni privitoare la serviciul de manipulațiune comercială se iau de comandantii vapoarelor, care pot delega atribuțiunile lor secunzilor.

Repartițiunea încărcământului în magazii, pe punte, în spațiile acoperite deasupra punții, etc., se face *exclusiv* numai de coman-

dantul vasului la vapoarele de mărfuri, și de comandantul vasului sau secundul la vapoarele de călători.

Repartițiunea se va face în mod rațional, ținându-se seamă de acpcaitatea calelor, de suprafața punților, de spațiurile acoperite de asupra punții, de pescagiul vasului, apa din tancuri, de combustibilul ce are la bord, etc., și în general se va căuta a se așeza vasul în liniile sale de plutire.

Art. 188. — Datoriile secundului și a primului mecanic în privința bunei funcționări a aparatelor de încărcare și descărcare.

Atât pe vapoarele de mărfuri, cât și pe vapoarele de călători, primul mecanic este personal răspunzător de buna funcționare a vinciurilor și în general de toate aparatele și accesoriile lor, servind la încărcarea și descărcarea mărfurilor, care se pun în mișcare cu aburi.

Secundul vasului este răspunzător de buna funcționare a macaralelor, bigelor și în general a tuturor aparatelor care de și se pun în mișcare cu aburi, sunt dintre acele care privesc serviciul de punte.

Secundul este dator să inspecteze cât mai des aparatele de încărcare și dacă nu le găsește în bună stare de funcționare, să ceară imediat primului mecanic repararea lor.

Art. 189. — Incărcarea mărfurilor la vapoarele de marfă.

După dispozițiunile comandantului, mărfurile se primesc la bord de secund, al 2-lea și eventual de al 3-lea ofițer și numai pe bază de ordine de încărcare semnate de agenții S. M. R.

Ofițerii semnează ordinele de încărcare pe care fac eventualele clauze de starea ambalagiului, a mărfii și în fine orice clauze în descărcarea lor care trebuie să figureze pe consonamentele originale.

Fiecare ofițer rămâne răspunzător de mărfurile primite și pentru care a semnat ordinul de încărcare.

Pentru cereale, cărbuni, cocs, brichete și orice alte mărfuri vârsate, primirea la bord și arimarea lor, se va face sub personala supraveghere a comandantului, care numai în cazuri bine motivate de-leagă această atribuțiune secundului.

Comandantul mai este dator a îngriji de efectuarea separațiilor, de căptușirea calelor cu scânduri și rogojini, și în fine de luarea tuturor măsurilor preventive pentru evitarea amestecării mărfurilor, sau avarierii lor.

Comandantul trebuie a se afla la bord după terminarea încărcării fiecărei partide de mărfuri, în scopul de a putea libera imediat consonamentul încărcătorilor.

Consonamentele originale trebuiesc neapărat semnate de comandantii vaselor, afară de cele emise pentru mărfuri generale, care se emit și semnează de agenții S. M. R.

Pentru mărfuri corosive, incendiabile, explozibile, etc., și în genere pentru toate mărfurile care prin natura lor, reclamă o atențiune specială, fie că sunt periculoase, fie că ar putea deteriora corpul vasului sau alte mărfuri, se vor lua de comandant măsuri speciale de precauțiune.

Gropuri, bani și orice alte mici obiecte de valoare se vor primi și păstra de comandant, în casele de fer, sau la bord.

Mărfurile de o valoare mai însemnată, ca manufacturi de mătase, coloniale, ca ceai, ciocolată, cacao, etc., se vor primi exclusiv de secund care le va păstra în magazie sub cheie dublă, din care una se va încredința comandantului, iar a doua se va păstra de secund.

Art. 190. — Descărcarea la vapoarele de marfă.

Predarea mărfurilor în porturile de destinație, se va face pe cât posibil chiar de ofițerii care le-au primit, și care nu vor fi descărcați de mărfurile pentru care au semnat ordinul de încărcare, decât după ce vor avea atestare de primire a agenției portului de destinație, conform uzanțelor portului.

Pentru cereale, vărsate, cărbuni, brichete, cocs, minereuri, etc., predarea se va face conform clauzelor figurând în Charter-Party respectiv, după care comandantul trebuie să aibă neapărat copie și conform cu uzanțele portului de descărcare.

Art. 191. — Registrul de încărcare. — Procesul-verbal de neajunsuri.

Registrul de încărcare se va ține de secund, care este personal răspunzător de înscrierea tuturor mărfurilor încărcate la bord, și desfigurarea lor la descărcarea din vapor, cerând agenților ca să le ateste în registru primirea mărfurilor descărcate.

În cazuri de neajunsuri cauzate mărfurilor, avarii parțiale sau totale, ori sustrageri în timpul încărcării, descărcării, transbordării, transportării, etc., se va încheia procese verbale constatatoare de către comandant sau secundul vasului, în unire cu unul din ofițerii vasului și cu agenții S. M. R. dacă neajunsul a avut loc într'un port oarecare.

Art. 192. — Orele de lucru.

Orele de lucru în care urmează a se primi mărfurile spre încărcare, sau în care urmează a se descărca mărfuri sunt acelea uzuale în portul în care se fac operațiunile, afară de cazuri în care s'ar determina anume ore de lucru prin contractele de afretare.

Magaziile vaselor nu pot fi în nici un caz lăsate nesupravegiate pe timpul când personalul vaporului este la masă.

Comandanții vapoarelor de mărfuri sunt obligați a da concursul

agenților S. M. R., pentru accelerarea lucrărilor de încărcare și descărcare permițând la cerere lucrul chiar pe timpul nopții, bine înțeles sub rezerva luării tuturor măsurilor de precauțiune.

Eventual și la cererea agenților vor permite lucrul chiar Duminicile și sărbătorile.

Art. 193.— Indatoririle ofițerilor manipulanți la vapoarele de călători.

La vapoarele de călători se află câte un ofițer manipulant, care este însărcinat cu primirea și predarea mărfurilor, animalelor vii, caselor de fer portative, transportând vârsările în numerar ale agenților, coletele de bagaje înregistrate ale călătorilor, gropuri de bani, etc.

Ofițerul manipulant este ajutat la necesitate de un alt ofițer al bordului, sau în lipsă de unul sau doi timonieri ai vasului.

În cazul când se încarcă la mai multe cale de odată, ofițerul manipulant primește mărfurile la cala mare și ofițerul ajutor sau timonierii la celelalte cale.

Mărfurile se primesc exclusiv numai pe baze de ordine de încărcare semnate de agenți.

Ofițerul ajutând pe manipulant răspunde pentru mărfurile primite de dânsul și semnează recepisele ordinelor de îmbarcare. Timonierii nu au dreptul a semna recepisele ordinelor de încărcare și lucrează exclusiv pe răspunderea ofițerilor manipulanți, care sunt obligați a semna aceste recepise.

Predarea mărfurilor în portul de destinație se face de ofițerul manipulant și eventual și de ofițerul care l'a ajutat la încărcare.

Registrul de încărcare se ține de ofițerul manipulant și după predarea mărfurilor în portul de destinație el cere agenților ca să-i ateste primirea mărfurilor, chiar pe acest registru. Numai după această atestare ofițerii, manipulanții și ajutorii lor sunt descărcați de mărfurile ce au primit la bord.

Ofițerul manipulant se conformă în totul dispozițiunilor comandanților sau secunilor, în privința repartizării încărcământului în magazii, pe punte în spațiurile acoperite deasupra punților, etc.

Coletele de bagaje ale călătorilor, câini și orice alte animale vii, se primesc la bord și se predau la destinație numai de ofițerul manipulant.

Ofițerul manipulant este dator a da o deosebită atențiune coletelor de bagaje atât în timpul încărcării, transportului și descărcării lor.

Bagajele trebuiesc puse în calele anume destinate și sub nici un cuvânt nu pot fi lăsate pe punte.

Mărfurile având o valoare deosebită, ca manufacturi scumpe, coloniale, etc., trebuiesc neapărat primite de ofițerul manipulant, care le încarcă în cale anume destinate pentru asemenea mărfuri, luând măsuri speciale de supraveghere.

În cazuri când i se prezintă spre încărcare mărfuri corizive incendiabile, etc., și în general orice mărfuri care prin natura lor reclamă o atențiune specială, fie că sunt periculoase, fie că ar putea ataca corpul vasului, sau alte mărfuri, ofițerul manipulant înainte de încărcarea lor va cere comandantului sau secundului, luarea cuvenitelor măsuri speciale de precauțiune.

În cazuri de neajunsuri cauzate mărfurilor, în timpul încărcării transportului sau descărcării precum: spargeri de colete, avarii, sustrageri parțiale sau totale, etc., ofițerul manipulant, eventual ofițerul care îl ajută, avizează pe comandant sau pe secund, și pe agent, încheind cuvenitele procese verbale de constatare.

În privința primirii și predării gropurilor de bani, casetelor, etc., precum și a caselor de fer portative conținând numerariul vărsat de agenții, se va proceda în totdeauna conform ordinelor și instrucțiunilor speciale ale Direcțiunei.

Orele în care se vor primi mărfuri la bord, precum și acele de descărcare, sunt cele impuse de împrejurări, ținându-se seamă de timpul de oprire al vapoarelor de călători în porturi și avându-se ca normă evitarea întârzierilor.

Ofițerul manipulant este dator a avea la bord toate documentele încărcământului ce are vaporul, precum: manifeste, certificate sanitare, foile de expediție însoțitoare ale caselor de fer portative, buletinele de expedițiuni pentru bagaje, etc.

El predă documentele transporturilor împreună cu caricul agenților din portul de destinație.

Ofițerul manipulant mai este obligat a primi și preda toată corespondența ce i s'ar preda de agenții S. M. R., pachetele cu imprimare, etc.

Ofițerul manipulant supraveghează ca pe timpul încetării lucrului să nu rămână în magazii lucrători, oameni din personalul vaporului, sau alții.

El cere comandantului, sau secundului, oamenii necesari la paza mărfurilor încărcate, atât în timpul opririi vaporului în porturi, cât și în timpul parcursului vaporului pe mare.

Ofițerul manipulant e dator a întocmi din timp listele de debarcare de care au necesitate agențiile de destinație, pentru autoritățile vamale și sanitare ale portului, precum și pentru controlul mărfurilor sosite.

El este dator să justifice, pe rapoartele de neajunsuri întocmite de agenți, diferențele eventuale între mărfurile prevăzute în manifeste și cele de fapt descărcate, precum și asupra avariilor constatate la mărfuri, bagaje, etc.

Intocmește tablouri de coletele poștale, mesagerii, etc., ce are la bord și le predă agenției Constanța, la finitul călătoriei.

Ofițerul manipulant primește la imbarcare călătorii de clasa III, le desemnează locurile, le controlează biletele de călătorie, percependu-le eventualele diferențe cu manifest suplimentar, iar sumele incasate le varsă agenției din Constanța.

El stă la dispoziția călătorilor de clasa III, aplanează eventualele neînțelegeri dintre ei și le dă toate informațiunile și lămuririle de care ei au necesitate.

Art. 194. — Expedițiunile de valoare

Prin expedițiuni de valoare se înțeleg expedițiunile de metale prețioase, petre prețioase, aurul monetizat, etc., în general ori-ce marfă al cărei transport este calculat după valoare.

Primirea și predarea exactă și în regulă a acestor transporturi se face *exclusiv* de secund, care este personal răspunzător de ele.

Predarea transporturilor prețioase se va face de secund, în mâinile agenților din portul de destinație, numai contra unei chitanțe a agentului respectiv.

Art. 195. — Descărcarea greutăților mari.

Pentru descărcarea baloturilor și pieselor grele comandantul ia, sub a sa răspundere, toate precauțiunile spre a se evita accidente, servindu-se de grue și bige solide.

Art. 196. — Manipulațiunea vapoarelor de călători unde nu sunt manipulanți.

La vapoarele de călători unde nu sunt ofițeri manipulanți, toate atribuțiunile și îndatoririle acestuia prevăzute la art. 193 sunt îndeplinite de al doilea ofițer; când lipsește și al doilea ofițer, de secund.

SERVICIUL SANITAR.

Indatoririle medicului.

Art. 197. — Indatoriri generale.

Indatoririle medicului la bord sunt: tratamentul medical al bolnavilor, fie dintre călători, fie din personal, întreținerea farmaciei, supravegherea igienei bordului și luarea măsurilor preventive contra epidemiilor.

Art. 198. — Examinarea personalului nou imbarcat.

Medicul e dator a examina personalul nou imbarcat asupra constituției fizice și maladiile de care suferă.

Examenul medical va fi minuțios, căutând a se stabili vre-o

fractură, hernie veche, sau altă leziune care ar da pretexte că s'a contractat în serviciu. Se va constata dacă nu există vre-o defectuositate vizuală, precum: daltonism, diplopie, miopie, presbitism, etc.

Constatările medicului se vor înscrie pe un certificat, care se va înmâna comandantului spre a se înainta o-dată cu recomandăția sa de angajare definitivă.

Oameni angajați în porturi străine vor fi supuși aceluiași examen medical.

Art. 199. — Examinarea personalului altor vapoare și de la uscat.

Medicul unui vapor este dator a examina echipagiul altui vapor aparținând S. M. R. când primește acest ordin.

Este dator de asemenea a examina personalul S. M. R. dela uscat, când primește ordinul Direcțiunii.

Art. 200. — Atențiunea la imbarcarea călătorilor.

Medicul bastimentului, este atent la imbarcarea călătorilor, spre a nu permite imbarcarea celor care sefer de o boală gravă, contagioasă sau epidemică.

Art. 201. — Căutarea bolnavilor din personalul bordului ori-care ar fi boala.

Când cine-va din personalul bordului se îmbolnăvește va fi îngrijit de medic, ori de ce boală ar suferi. Dacă boala e gravă, va cere comandantului debarcarea și trimiterea lui la spital, arătând și boala de care suferă.

Art. 202 — Dreptul de căutare în spital.

Numai maladiile căpătate din cauza serviciului dau drept la căutarea gratuită în spital în sarcina S. M. R.

Pentru toate cele-alte maladii se va pune înlocuitor, plătit din salariul celui debarcat. Când medicul găsește necesară debarcarea unui om din personalul bordului și internarea într'un spital în țară sau streinătate, întocmește un buletin, arătând boala și gravitatea, îl supune comandantului pentru viză, apoi îl trimete agenției sau inspectoratului, care dispune transportarea bolnavului la spital.

Dacă e caz grav, medicul e dator a însoți pe bolnav până la spital și îl predă internului, cu lămuririle necesare.

Art. 203. — Căutarea călătorilor.

Călătorii bolnavi de boale venerice vor plăti tratamentul cu prețurile de cost al medicamentelor.

Medicul bordului va prezenta călătorului nota de plata tratamentului, iar suma încasată o va vărsa.

Această notă va fi contra-semnată de comandant.

Pentru călătorii fără mijloace aceasta se liberează gratuit.

Art. 204. — Măsuri în caz de boale infecțioase.

Când medicul găsește pe bord un caz de boală infecțioasă, va raporta imediat comandantului, spre a se lua măsurile de izolare și dezinfectare. Dacă crede absolut necesar debarcarea lui va raporta comandantului spre a intra în portul cel mai apropiat în acest scop.

Art. 205. — Cazuri de moarte.

Dacă un călător sau o persoană de echipaj moare în cursul călătoriei, medicul va raporta comandantului arătând cauzele morții.

Dacă bastimentul se găsește în apropiere de un port, se va păstra cadavrul la bord până la sosire. Indată după sosire, prin mijlocul agenției, se vor face imediat formalitățile pentru debarcarea cadavrului. În nici un caz nu se vor face autopsii și îmbalsamări la bord.

După debarcarea unui mort de boală infecțioasă, se face dezinfectarea radicală a bastimentului. În ori-ce caz, medicul e dator a preveni cazuri de moarte prin boale infecțioase, examinând bine călătorii la imbarcarea lor.

Art. 206. — Consultații și inspecțiuni.

Medicul fixează o oră dimineața pentru consultațiile personalului bordului și o oră după amiază pentru vizita localurilor ocupate de echipaj: closete, bucătării și ustensilele de bucătărie. Este dator să asiste la imbarcarea proviziilor, asigurându-se de buna lor stare.

În cursul călătoriei, examinează din când în când starea proviziunilor, mai cu seamă a celor de rezervă.

Art. 207. — Propune măsurile igienice.

Propune comandantului toate măsurile de luat pentru a asigura sănătatea echipajului și călătorilor și se asigură de executarea măsurilor ordonate de comandant.

Art. 208. — Patentă de sănătate și liberă practică.

Medicul bordului este însărcinat cu luarea patentei de sănătate și, înainte de plecarea vasului, o predă comandantului. La sosirea într'un port, sau unde se cere patentă, însoțește pe ofițerul trimis de comandant pentru luarea liberei practice.

Art. 209. — Indatorire de a fi prezent la bord.

În ziua plecării medicul este dator a se afla pe bord, cu trei ore înainte de ora fixată pentru plecare, în scop de a se examina călătorii care se imbarcă. La sosirea în port nu va părăsi bordul înainte ca toți călătorii să fie debarcați și înainte de a fi primit autorizația comandantului.

Art. 210. — Masa medicului.

În timpul călătoriei medicul ia loc la masa călătorilor de clasa I, dar, din timp în timp, mănâncă cu călătorii de clasa II și chiar cu ofițerii pentru a se asigura de buna hrană pe bord.

Art. 211. — Proces-verbal în caz de accident la călători.

Dacă un călător este victima unui accident în cursul călătoriei, medicul va dresa un proces-verbal constatator, consemnând depunerile martorilor ce au fost față la accident. La acest proces-verbal se atașează certificatul medicului și se înaintează ambele Direcțiunii pe cale ierarhică.

Indatoririle șefului de echipajiu.

Art. 212. — Autoritatea sa.

Șeful de echipaj are sub ordinele sale personalul inferior de punte, maștrii, timonierii, matelotii, candidații și asistenții de punte.

Supraveghează purtarea oamenilor de sub ordinele sale și raportează secundului ori-ce neglijență sau rea voință.

Art. 213. — Răspundere.

Șeful de echipaj e răspunzător de curățenia punților și de cea exterioară a localurilor ocupate de echipaj, de obiectele de matelotagiu, de întreținerea bărcilor, arboradei, de buna conservare a părâmelor, lanțurilor, ancorelor, greomentelor, velelor și de economia întrebuințare a materialului întreținerii și curățeniei.

Art. 214. — Registru de materiale.

Ține un registru în care se înscrie materialele ce primește de la magazia inspectoratului sau din comerț și nu liberează materiale fără ordinul secundului, cu care se scade din registrul său.

Secundul controlează acest registru la finele fie-cărei călătorii și înainte de a se primi alte materiale, prezentându-l comandantului spre a aproba descărcarea șefului de echipajiu cu materialele consumate.

Art. 215. — Supravegherea materialelor de matelotagiu.

Parămele și toate obiectele de matelotagiu uzate și scoase din serviciu sunt păstrate deosebit, de șeful de echipaj, spre a fi vărsate magaziei inspectoratului.

Șeful de echipaj va vizita în fie-care săptămână arborada an-corilor și lanțurilor lor, bărcile și armamentul lor, raportând se-cundului de toate lipsurile sau înlocuirile ce se găsește necesare.

Art. 216. — Serviciul zilnic și de cart.

Șeful de echipaj trebuie să fie pe punte, dela scularea până la culcarea echipajului, dar e scutit de serviciul de cart afară de cazuri excepționale când comandatul poate a' l pune șef de cart cu bordul tribord.

Când afară de secund nu mai e decât un ofițer, concură la serviciul de gardă.

În acest caz are răspunderea și obligațiunile funcțiunei de ofițer de gardă.

Art. 217. — Dispozițiuni la plecarea și sosirea vasului.

La sosirea în port îngrijește ca să pună în stare de funcțio-nare vinciurile și macaralele ce servesc pentru manipulația mărfurilor.

Înainte plecării din port îngrijește ca personalul necesar pentru manevra parămelor, ancorelor și lanțurilor să fie la postul lor.

Atât la plecare, cât și la sosire, postul său este la provă, lângă secund, sub ordinele directe ale căruia se găsește la orice moment.

Indatoririle maestrului lemnar

Art. 218. — Însărcinările generale.

Maestrul lemnar are în sarcina sa calele bastimentului, pompele de cală, întreținerea în bună stare a paiolurilor și căptușelilor ma-gaziilor, facerea separațiilor de lemn în magazii, întreținerea în bună stare a bocaportelor și traverselor de închidere a magaziiilor, precum orice reparațiune de lemnărie și de mobilier ce se găsesc necesare.

Art. 219. — Sondarea calelor în porturi.

În port maestrul lemnar, în fiecare zi, dimineața și seara, son-dează calele și notează pe tabloul mașinei, predând și o notă se-cundului.

După orice coliziune, avarie, eșuare, maestrul lemnar sondează imediat calele bastimentului, raportând secundului.

Art. 220. — Carnetul de reparațiuni.

Maestrul lemnar ține un carnet în care notează toate reparațiile ce sunt efectuate și materialele necesare pentru reparațiile ce sunt a se mai face în cursul călătoriei.

Maestrul lemnar prezintă în fiecare zi, acest carnet secundului, care semnează de vederea lucrărilor efectuate.

La finele călătoriei acest carnet este dat comandantului, care îl înaintează inspectorului.

Art. 221. Sondarea calelor în mare

În mare, în timpul călătoriei, lemnarul va sonda, la fiecare 4 ore, toate calele vasului, trecând cotele în dreptul numărului respectiv al compartimentului din camera mașinei.

Imediat ce găsește mai mult de 9 țoli în unul din compartimente, anunță nu numai pe secund, dar și pe mecanicul de cart. Dacă pompele nu se pun imediat în funcțiune, va anunța pe comandant.

Art. 222. — Instrumentele de incendiu, supravegherea compartimentelor etanșe.

Maestrul lemnar are în primire toate instrumentele de incendiu de pe toate punțile, precum gheordele, gâturi de lebădă, pompe de mână, furtune de piele sau pânză, etc.

În fiecare săptămână controlează dacă valvulele dela compartimentele etanșe funcționează regulat.

Art. 223. — Ventilarea magaziiilor.

Maestrul lemnar are în sarcina sa închiderea și deschiderea magaziiilor și ventilatoarelor magaziiilor.

Ori de câte ori timpul e frumos și permite instalarea ventilatorilor magaziiilor, cere autorizația secundului pentru a le instala. Are grijă a le scoate și închide capacele de îndată ce se ivește timp rău.

Art. 224. — Serviciul de cart.

Maestrul lemnar este scutit de cart, dar pe timp rău și când comandantul crede necesar, îl poate face șef de cart cu bordul babord.

Art. 225. — Inlocuiește pe șeful timonier.

Pe vasele unde nu este un șef timonier, ține sondele și locul, îngrijind de buna lor întreținere. În port ia pescagiul vasului, raportând secundului.

Indatoririle şefului timonier

Art. 226.— Însărcinări generale.

Şeful timonier este însărcinat cu păstrarea obiectelor de timonerie, semnale, sondaje şi loch. El este răspunzător de buna întreţinere a pavilioanelor şi capoatelor cârmei, busolei şi telegrafului

Art. 227.— Sonde şi felinare.

Şeful timonier este răspunzător de buna gradaţie a saulelor de sondă şi de buna funcţionare a tuturor sondelor.

Dacă nu e un lampist la bord, şeful timonier îngrijeşte de felinarele busolei şi telegrafului, de felinarele de drum şi de felinarele de semnale.

Art. 228.— Pescagiul vasului.

În fiecare zi, în port, ia pescagiul vasului la provă şi la pupă, raportând secundului, care trece în jurnalul de bord. Îngrijeşte ca cifrele ce indică pescagiul să fie în totdeauna curate, spre a se putea citi cu înlesnire.

CAPITOLUL IX

Poliţia bordului

Art. 229. — Dispoziţii generale.

Secundul face poliţia bordului. Comandantul aplică pedepsele cerute de şefii direcţi.

Art. 230.— Natura pedepselor şi dreptul de pedepsire.

Pedepsele aplicate personalului vapoarelor S. M. R. sunt:

Avertismentul simplu,

Amendarea până la maximum unei pătrimi din salariul pe una sau două luni;

Avertisment de destituire;

Suspendarea fără leafă, până la maximum două luni;

Destituirea.

Avertismentul simplu este verbal sau scris şi se pronunţă de comandant în contra ori-căruia din personalul bordului care a comis o greşală uşoară în serviciu. Amendarea până la 10 lei maximum se pronunţă de comandant. Amendarea până la 20 lei maximum se pronunţă de inspectorul vapoarelor, iar pentru amenzi mai mari de 20 lei se cere aprobarea Direcţiunii pe cale ierarhică.

Amenzile aplicate de comandanți sau de inspector se raportează Direcțiunei.

Avertismentul de destituire se dă de Direcțiune, în urma raportului comandantului, pe cale ierarhică.

Suspendarea se pronunță de Direcțiune în urma unui raport motivat al comandantului, înaintat pe cale ierarhică.

Destituirea se pronunță de Direcțiune și în urma unui raport motivat al comandantului și a cercetărei făcute de inspectoratul vapoarelor.

Art. 231.— Aplicarea amenzilor.

Amenzile ușoare, dela 1 până la 5 lei, se dau: pentru întârziere în oraș, neglijență în serviciu, necurătenia personală sau a obiectelor de a căror curățenie e însărcinat omul, neîndeplinirea serviciului cu bună voință, beție în oraș și incapacitate de lucru din cauza beției, când aceasta nu se repetă des, introducerea de băuturi spirtoase, stricăciuni cauzate din neîngrijire, purtare necuviincioasă către superiori sau călători.

Amenzile grele dela 5 la 10 lei se dau pentru plecare dela bord fără voie, părăsirea serviciului comandat, nesupunerea la ordinele superiorilor, insulta, amenințarea și lovirea camarazilor, înșelăciuni și stricăciuni cu voință.

Pentru obiectele aruncate și stricăciuni produse cu voință, afară de amendă se va imputa vinovatului costul obiectului dispărut sau stricat.

Pentru cazuri mai grave se aplică amenzi mai mari de 10 lei.

Art. 232.— Insulte, amenințări sau lovirea superiorului.

Insulta, amenințarea sau lovirea unui superior atrag după sine arestarea vinovatului, destituirea și debarcarea lui la întoarcerea în țară, predându-l autorităților portului.

Art. 233.— Suspendarea din serviciu.

Suspendarea pe timp mărginit se pronunță de Direcțiune, atât contra ofițerilor cât și contra echipajului.

Comandantul poate ordona, în cazuri grave, suspendarea și ca urmare debarcarea imediată a unui om din echipaj, raportând ierarhic motivele care l-au obligat la aceasta.

După expirarea termenelor de suspendare omul se îmbarcă pe alt vapor.

Art. 234.— Destituirea.

Destituirea este ultima pedeapsă ce se aplică personalului S. M. R. Destituirea atrage după sine pierderea drepturilor de a mai fi imbarcat pe vre-unul din vasele S. M. R., pierderea dreptului dela casa de pensii și ajutor și trecerea omului în registrul de destituiți.

Destituirea se pronunță la Direcțiune în urma raportului motivat al comandantului și anchetei făcute de inspector.

CAPITOLUL X

Cereri și reclamațiuni

Art. 235. — Dreptul de reclamațiuni.

Orice om din personalul vasului care are de făcut o cerere sau reclamațiune, o va face înaintea comandantului, rostind-o cu liniște și cuviință.

Comandantul va lua măsurile cuvenite. Cererile și reclamațiunile care urmează a fi satisfăcute de Direcțiune se vor face în scris și se înaintează pe cale ierarhică.

Art. 236.— Dreptul de reclamație al oamenilor suspendați din serviciu.

Omul din echipaj suspendat are dreptul de reclamație Direcțiunii S. M. R. sau inspectoratului. Reclamația o va prezenta în scris în termeni cuviincioși și pe cale ierarhică. Reclamantul va fi însă în totdeauna imbarcat pe alt vas, în cazul când Direcțiunea S. M. R. ar găsi apărarea lui fondată.

CAPITOLUL XI.

Prescripțiuni finale.

Art. 237.— Interzicerea de a se face speculațiuni la bord.

Comandantul, ofițerii, medicii, mecanicii și în genere, tot echipajul trebuind să se devoteze exclusiv intereselor S. M. R., ori-ce speculă personală la bord este interzisă, sub pedeapsă de destituire a persoanei imbarcate, sub ori-ce titlu, care ar fi înfrânat această dispozițiune.

Art. 238 — Locuința la bord.

Nimenea nu poate ocupa la bord de cât locul acela ce i s'a destinat.

Nici un ofițer nu poate ceda cabina sa unui călător fără autorizațiunea comandantului.

*Art. 239. — Interzicerea de a se primi la bord femei străine
Autorizarea de a călători soțiile personalului.*

Ori-cine făcând parte din personalul bordului, care și-ar permite a primi în cabina sa o damă călătoare, va fi imediat suspendat.

Nici o damă alta afară de călătoare și cameristele bordului nu pot fi tolerate a petrece noaptea la bord.

Afară de autorizația specială și formală din partea Direcțiunii este strict interzis comandantului, ofițerilor și mecanicilor de a-și lua cu danșii soțiile în călătorie, fie chiar ca călătoare.

Art. 240. — Precauțiuni privind luminele la bord.

Nu se va putea întrebuița nici pe punte, nici în interiorul vasului, în mișcare sau în stațiune, nici un foc descoperit.

Nimenea nu se va putea servi la intrarea în magazii, în lipsă de lămpi electrice, de cât cu felinare închise cu site metalice și iluminate cu ulei sau lumânări.

În saloanele și cabinetele călătorilor, în cabinete și closete, precum și în ori-ce altă parte locuită a vasului de către ofițeri, oameni din echipagiu și ori-ce alt funcționar, lumânările ce se vor întrebuița eventual vor fi așezate în globuri de sticlă.

Lămpile sau lumânările din toate părțile interioare ale vasului se vor aprinde și stinge de oamenii însărcinați special cu acest serviciu.

Toate dispozițiunile de mai sus se vor supraveghea de aproape de către comandant, ofițerii sau maștrii însărcinați de comandant cu aceasta.

Art. 241. — Alarma în caz de incendiu.

În caz de incendiu la bord, este datoria celui ce l'a observat cel dintâiu a da alarma, anunțând imediat pe comandant și pe ofițerul de serviciu.

Alarma se va da prin sunete repetite de clopot, la auzirea căruia semnal toți se vor duce la locul incendiului, luând locul destinat prin rolul de incendiu.

Comandantul este dator a instrui o-dată pe săptămână pe subalternii săi în privința măsurilor ce trebuiesc luate în asemenea împrejurări.

Art. 242. — Furturi la bord.

Întâmplându-se un furt la bord, fie în timpul navigației, fie în port, comandantul va ordona secundului să cerceteze și să caute obiectele furate.

Dacă se naște vre-o bănuială, se pot cerceta și călătorii, dar numai acei de clasa III-a, procedându-se cu cea mai mare prudență.

Recunoscându-se culpabil, i se va confisca obiectul, și de se va găsi cu cale, culpabilul se va preda autorităților competente la sosirea în primul port.

Art. 243. — Introducerea băuturilor spirtoase.

Fără autorizația comandantului este absolut interzis personalului de echipagiu a introduce la bord vinuri sau spirtoase; înfrângerea acestei dispozițiuni se consideră ca o încercare de contrabandă

Art. 244. — Interzicerea jocurilor de noroc.

La bord jocurile de noroc sunt absolut interzise pentru personalul vasului.

Art. 245. — Reclamațiuni pentru hrana proastă.

Secundul, al II-lea ofițer, șeful mecanic și intendentul raportează comandantului toate reclamațiunile relative la hrana oamenilor puși sub ordinele lor directe.

Călătorii sunt în drept a cere comandantului sau secundului să le pună la dispozițiune registrul de reclamațiuni pentru a putea însemna într'însul plângerile ce ar avea de făcut.

Art. 246. — Impedizarea de năvălire a vânzătorilor, intermediarilor, etc.

La sosirea în port comandantul este dator a lua toate măsurile pentru a evita năvălirea la bord a vânzătorilor, intermediarilor sau oricăror alți indivizi a căror prezență ar constitui un neajuns pentru călători, sau un pericol pentru bastiment.

Lista de alimente pe cantități și de mesele la care are dreptul personalul imbarcat pe vapoarele S. M. R.

Echipagiul

8 ore a. m.

G u s t a r e a

Cafea sau ceai cu brânză 100 grame, sau măsline 100 grame.
Cașcaval 70 grame
Costițe 70 grame.

12 ore

Prânzul

O supă din carne cu zarzavat, orez sau diferite paste (fără carne).

O mâncare cu carne sau pește.

6 ore p. m.

Cina

O mâncare cu carne sau pește.

Cafea sau ceai.

Duminica și sărbătorile la prânz pe lângă rațiile stabilite mai sus se va mai da și vin 375 mililitri.

Mâncări de post se pot da odată pe săptămână în port, iar pe mare de două ori.

Mămăligă cu brânză odată pe săptămână.

Mămăligă nu se dă de cât cu brânză.

Cantități zilnice de alimente.

În port : o pâine de un kilogram.

În mare : 750 grame galete.

Un kilo malai numai când se dă brânză.

400 grame carne proaspătă (în port).

350 grame carne conservată (în mare).

600 grame pește proaspăt (în port).

500 grame pește conservat (în mare).

Varză, sau cartofi, sau legume, fasole sau mazăre:

400 grame pe zi când se gătesc cu carne și

650 grame pe zi când se gătesc de post.

Zarzavaturi pentru supă și cele-alte ingrediente după necesitate.

Brânză ca mâncare 250 grame, însă numai la prânz sau seara.

Cafea, ceai cât e necesar, iar zahărul se va da în mână câte 50 grame pe zi fie-cărui om.

Orez, paste făinoase la supă 50 grame.

" " " " mâncare 250 grame.

Pâine se dă în mare trei zile după plecarea din port.

Carne proaspătă se va da în mare o zi după plecarea din port.

Iarna se va putea da carne proaspătă până la 4 zile după plecarea din port.

Maestrii

Primesc hrana echipagiului cu îmbunătățile următoare:

La prânz și cină

Un fel de mâncare sau friptură ca la ofițeri și un sfert litru vin pe zi.

Ofițerii

8 ore a. m.

Gustarea

În port cafea cu lapte și unt proaspăt.

În mare " " " conservat și brânză sau ceai cu mezeluri compuse din salam, sau costițe, sau două ouă.

Dacă e în port, o friptură de carne de vacă.

12 ore.

Prânzul.

O mâncare de carne sau pește.

O friptură cu salată.

Dezert compus din : brânză și fructe proaspete în port, uscate în mare.

Cafea.

Vin 375 grame.

6 ore p. m.

Cina.

Supă din carne.

O mâncare din carne sau pește.

O friptură cu salată.

Dezert compus din : brânză, fructe proaspete în port, uscate în mare.

Cafea.

Vin 375 grame.

În port se poate da odată pe săptămână mâncări de post, iar în mare de două ori.

Duminică și sărbătorile la dezert se vor da și prăjituri.

În mare friptura va fi de pasăre, iar mâncările cu carne conservată sau pește conservat.

Ministrul lucrărilor publice,

Ion C. Grădișteanu.

PARTEA NEOFICIALA

INFORMAȚIUNI FINANCIARE, STATISTICE ȘI ALTELE

PORTURI

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu pe luna August 1906.

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagiu încasate în luna August 1906, în acele 26 porturi unde aceste taxe se percep actualmente, reprezintă suma totală de lei 424.373,55.

În această sumă de lei 424.373,55, taxele de o jumătate la sută figurează pentru lei 369.758,75, iar acele de cheiagiu pentru lei 54.614,80.

Din suma de lei 369.758,75, produsă de taxa de o jumătate la sută, lei 40.075,15, au fost produși la importăriune și lei 329.683,60 la exportăriune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 289.608,45.

Iar venitul total de lei 424.373,55, se repartizează între cele 26 porturi după cum urmează :

1) Brăila lei 161.562,20. 2) Galați lei 64.017,65. 3) Constanța lei 61.799,45. 4) Corabia lei 17.939,05. 5) Giurgiu lei 16.883,65. 6) Turnu-Măgurele lei 16.126,65. 7) Călărași lei 15.767,55. 8) Gura-Ialomitei lei 10.741,60. 9) Cetatea lei 10.575,50. 10) Calafat lei 9.445,85. 11) Oltenița lei 9.038,25. 12) Tulcea lei 8.616,45. 13) Turnu-Severin lei 4.809,40. 14) Bechet lei 4.781,25. 15) Zimnicea lei 4.364,70. 16) Gruia lei 3.791,40. 17) Vârciorova lei 1.593,65. 18) Măcin lei 1.277,10. 19) Cernavoda lei 1.149,90. 20) Hârșova lei 1.136,70. 21) Mangalia lei 1.056,05. 22) Bistreț lei 453,40. 23) Sulina lei 381,70. 24) Isaccea lei 47,40. 25) Chilia-Veche lei 5,10. 26) Silistra-Nouă lei 3,95.

Față cu venitul din luna precedentă, Iulie 1906, care a fost de lei 263.677,75, avem un *plus* de lei 160.695,25. Iar în comparațiune cu luna August din anul trecut 1905, când totalul încasărilor a fost de lei 582.211,10, produsul lunei August 1906 prezintă o diferență în *minus* de lei 157.837,55.

Acest minus la venit s'a produs în 17 porturi și numai în 9 porturi mai puțin importante a rezultat un plus după cum mai jos se specifică :

În plus: 1) Cetatea lei 3.507,65. 2) Gruia lei 2.302,60. 3) Măcin lei 1.072,30. 4) Mangalia lei 635,50. 5) Bistreț lei 453,40. 6) Sulina lei 341,45. 7) Hârșova lei 82,20. 8) Isaccea lei 26,50. Chilia-Veche lei 4,90.

În minus: 1) Constanța lei 27.774,80. 2) Corabia lei 20.460,95. 3) Brăila lei 20.162,40. 4) Giurgiu lei 17.218,25. 5) Turnu-Măgurele lei 15.287,80. 6) Călărași lei 14.168,50. 7) Galați lei 12.941,65. 8) Zimnicea lei 10.494,90. 9) Oltenița lei 8.764,55. 10) Calafat lei 6.734,80. 11) Vârciorova lei 5.691,40. 12) Gura-Ialomitei lei 2.596,80. 13) Bechet lei 1.281,75. 14) Cernavoda lei 1.210,85. 15) Turnu-Severin lei 782,10. 16) Tulcea lei 739,40. 17) Silistra-Nouă lei 15,55.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA OFICIALĂ

PARTEA OFICIALĂ

PERSONAL

Mișcări în Corpul tehnic

Prin decretul regal No. 3383 din 2 Octomvrie 1906, primindu-se demisiunea D-lui inginer-ordinar cl. III, Geraki Constantin D., din serviciul administrațiunei căilor ferate, este trecut, pe ziua de 15 Septemvrie st. n. 1906, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

— Prin decretul regal No. 3570 din 23 Octomvrie 1906, D-l inginer Grigore Stratulat, absolvent cu diplomă al școalei politecnice din Berlin, fiind numit în serviciul Direcțiunei pentru construcțiunea portului Constanța, este admis pe ziua de 15 Octomvrie 1906, în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a acestui corp.

— Prin decretul regal No. 3573 din 23 Octomvrie 1906, D-l inginer-ordinar cl. III, Mateescu Alexandru, actualmente aflat în disponibilitate, fiind numit în serviciul administrațiunei căilor ferate, este rechemat, pe ziua de 1 Noemvrie st. n. 1906, în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al corpului tehnic.

Numiri, înaintări, licențieri, demisiuni și destituiri

In administrațiunea centrală a ministerului.

Prin decisiunea ministerială No. 25,730 din 1 Noemvrie 1906, s'a aprobat următoarele înaintări și numiri de personal la direcțiunea contabilităței din administrațiunea ministerului, pe ziua de 1 Noemvrie 1906, și anume:

D. Iordan Dumitrescu, actual copist cl. I, cu salariul lunar de 130 lei, în postul de ajutor la ținerea registrelor înființat din nou, cu salariul lunar de 150 lei.

D. Nicolae G. Ionescu, actual copist clasa II, cu salariul lunar de 125 lei, în postul de copist cl. I, cu salariul lunar de 130 lei, în locul D-lui Dumitrescu, înaintat.

D. George Pallă, actual copist cl. II, cu salariul lunar de 120 lei, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 125 lei, în locul D-lui Ionescu, înaintat.

D. Nicolae Anghelescu, actual copist cl. II, cu salariul lunar de 115 lei, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 120 lei, în postul creat din nou.

D. Nicolae Georgescu se numește în postul de copist cu salariul lunar de 115 lei, în locul d-lui Nicolae Anghelescu.

In serviciul de poduri și șosele.

— Prin decretul regal cu No. 3458 din 7 Octomvrie 1906, D-l Alexandru Jalbă este numit, pe ziua de 1 Octomvrie 1906, în postul înființat din nou de magaziner și distribuitor de materiale în serviciul exterior de poduri și șosele, cu retribuțiune lunară de 200 lei, care se va plăti din fondul de construcțiune al liniei ferate Pucioasa, Moroeni.

— Prin decretul regal cu No. 3574 din 23 Octomvrie 1906, D-l Ion Mătăsaru este numit, pe ziua de 1 Noemvrie 1906, în postul de contabil-verificator la serviciul de poduri și șosele din județul Fălciu, în locul d-lui Pavel Gâdeiu, care rămâne în disponibilitate pe aceeași zi.

— Prin decisiunea ministerială No. 24.892 din 21 Octomvrie 1906, s'a aprobat înființarea, cu începere de la 21 Octomvrie a. c., a unui post de copist în serviciul exterior de poduri și șosele, cu salariul lunar de 100 lei, care se va plăti din creditul pentru terminarea liniei Galați-Bârlad.

D. Constantin Crezulescu este numit, pe ziua de 21 Octomvrie 1906, în postul de copist, mai sus menționat, rămânând a face serviciul la direcțiunea de poduri și șosele.

In serviciile hidraulice.

Prin decretul regal cu No. 3.456 din 7 Octomvrie 1906, D-l Popescu Matei este numit, pe ziua de 1 Octomvrie 1906, în postul de sub-mecanic clasa III la serviciul de navigațiune maritimă, cu salariul lunar de 175 lei.

— Prin decretul regal cu No. 3.457 din 7 Octomvrie 1906, s'a aprobat înaintarea următorului personal din serviciul de navigațiune maritimă, pe ziua de 1 Octomvrie 1906, după cum urmează :

D. Căpitan Mărgineanu Gheorghe, actual căpitan clasa II cu salariul lunar de 450 lei, la gradul de căpitan principal clasa II cu salariul lunar de 500 lei, și se numește comandant al vaporului „Regele Carol I“, în locul d-lui căpitan principal clasa I Periețeanu Constantin, care se trece comandant al vaporului „Traian“.

D. Locotenent Teodoru Ilie, actual ofițer clasa I cu salariul lunar de 250 lei, la gradul de ofițer principal clasa III cu salariul lunar de 300 lei ;

D. Petrescu Petre, actual ofițer clasa III cu salariul lunar de 175 lei, la gradul de ofițer clasa II cu salariul de 200 lei ;

D. Dumitriu Ion, actual ofițer clasa IV cu salariul lunar de 150 lei, la gradul de ofițer clasa III cu salariul lunar de 175 lei ;

D. Simu Gheorghe, actual intendent de vapoare cu salariul lunar de 150 lei, în aceiași calitate cu salariul lunar de 200 lei ;

D. Simionescu Mihail, actual sub-mecanic clasa I cu salariul lunar de 250 lei, la gradul de mecanic cl. III cu salariul lunar de 300 lei.

— Prin decretul regal cu No. 3.570 din 23 Octomvrie 1906, D. Grigore Stratulat, absolvent cu diplomă al școalei politehnice din Berlin, este numit, pe ziua de 15 Octomvrie 1906, în postul de inginer asistent la serviciul de construcție și exploatare a portului Constanța și se va plăti din alocația prevăzută la cap VIII, art. 14 al bugetului porturilor pe exercițiul 1906—1907.

— Prin decretul regal cu No. 3.628 din 24 Octomvrie 1906, D. Bogdan Misir, actual agent clasa IV în serviciul de navigațiune fluvială, este numit, pe ziua de 1 Octomvrie 1906, în postul vacant de impiegat clasa II la același serviciu.

— Prin decisiunea ministerială No. 23.517 din 5 Octomvrie 1906, s'a aprobat înaintarea următorului personal din serviciul de navigațiune maritimă, pe ziua de 1 Octomvrie 1906, după cum urmează :

D. Dujmic Casimir, actual ofițer clasa II cu salariul lunar de 200 lei, la gradul de ofițer clasa I cu salariul lunar de 250 lei.

D. Așingher Bruno, actual ofițer clasa IV cu salariul lunar de 150 lei, la gradul de ofițer clasa III cu salariul lunar de 175 lei.

— Prin decisiunea ministerială cu No. 24.073 din 12 Octomvrie 1906, D. State Iorga este numit, pe ziua de 1 Octomvrie 1906, în postul de mecanic la farul Tuzla, în locul d-lui Th. Ivanovici, care s'a depărtat, pe aceeași zi, pentru neregularități în serviciu.

— Prin decisiunea ministerială cu No. 25.302 din 27 Octomvrie 1906, D. Ignat Anghel este numit, pe ziua de 1 Noemvrie 1906,

în postul de focar ordinar pe aparatele de dragage ale direcțiunei serviciului hidraulic, în locul D-lui Ion Stan, înaintat pe aceeași zi focar principal în locul D-lui Gheorghe Vasilescu, demisionat pe ziua de 1 Septemvrie 1906.

In Invățământ.

Prin decretul regal cu No. 3510 din 12 Octomvrie 1906, D-I inginer-ordinar clasa I Constantin R. Mircea, actualmente aflat în concediu nelimitat (cadrul detașat al corpului tehnic), și D. profesor Dr. L. Mrazek sunt numiți, pe ziua de 1 Octomvrie 1906, în posturile de profesori la școala națională de poduri și șosele, cel dintâiu pentru cursul de industria petrolului și cel de al doilea pentru cursul de explorări și geologia petrolului.

— Prin decisiunea ministerială cu No. 24.891 din 21 Octomvrie 1906, s'a acordat d-lui inginer Nicolae Zanne, profesor titular la școala națională de poduri și șosele, un concediu, pentru caz de bolă, pe tot timpul anului școlar 1906 — 1907.

D. inginer George C. Capșa este numit profesor auxiliar pentru cursul de instalații și explorări industriale, pe tot timpul aflărei în concediu a d-lui profesor titular N. Zanne.

— Prin decisiunea ministerială No. 24.921 din 21 Octomvrie 1906, sunt admiși ca elevi regulați, în anul preparator al școalei naționale de poduri și șosele, următorii elevi, și anume :

Profiri Nicolae St., Măxinoiu Traian Al., Ulescu Alexandru I., Haret Enache I., Protopopescu Mircea C., Iconomu Ionel R., Margulis Gherșin M., Ștefănescu Constantin Nica, Bușilă Ion G., Vlădescu Radu G., Mihalache Ștefan D., Georgescu Mircea I., Mănescu Gheorghe Gh., Mateescu Dumitru I., Moțoi Alexandru, Nicolau George T., Condurățeanu Mircea D., Cosminschi Mihail N., Oltenschi Ion V., Rădulescu Constantin N. și Stinghe Bujor N.

— Prin decisiunea ministerială No. 24.922 din 21 Octomvrie 1906, sunt admiși ca interni bursieri ai școalei naționale de poduri și șosele următorii elevi, și anume :

In anul I-ii.

Dumitrescu Ion I., Dumitrescu Nicolae M., Palade Ștefan, Sfințescu Cincinat I. și Jalbă Teodor.

In anul al II-lea.

Gheorghiu Ion S., Năsturaș Dumitru, Atanasescu Teodor, Cioc Mihail G. și Proca Constantin.

In anul al III-lea.

Radu Mircea E., Budeanu Constantin, Teodoroff Alexandru, Popescu Ilie D. și Orășeanu Cesar D.

Ia anul al IV-lea.

Alexandrescu Alexandru, Mirea Ștefan N., Filipescu Gheorghe, Vercescu Petre și Leduncă Gheorghe.

In administrațiunea căilor ferate.

Prin decretul regal cu No. 3382 din 2 Octomvrie 1906, D-l Lascar Dimitrie, actual mecanic clasa II, este înaintat, pe ziua de 15 Octomvrie st. n. 1906, în postul de sub șef de depozit clasa III în aceeași administrațiune.

— Prin decretul regal cu No. 3383 din 2 Octomvrie 1906, s'a primit demisiunea d-lui inginer-ordinar clasa III Geraki Constantin D., pe ziua de 15 Septemvrie st. n. 1906, din postul de inginer-asistent ce ocupa în serviciul administrațiunei căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 3384 din 2 Octomvrie 1906, D-l inginer-ordinar clasa III Trofin Ion P., actual șef de deposit în serviciul administrațiunei căilor ferate, este numit, pe ziua de 15 Octomvrie st. n. 1906, în postul de inginer asistent.

— Prin decretul regal cu No. 3395 din 3 Octomvrie 1906, D-l Argintaru Teodor C., actual mecanic clasa I în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 29 Septemvrie (12 Octomvrie) 1906, fiind că a devenit impropriu pentru serviciul de mecanic.

— Prin decretul regal cu No. 3571 din 23 Octomvrie 1906, D-l Sterian Nicolae, actual impiegat definitiv clasa IV în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Noemvrie st. n. 1906, în postul de impiegat definitiv clasa III în aceeași administrațiune, în locul impiegatului Ion Vintilescu, decedat.

— Prin decretul regal cu No. 3572 din 23 Octomvrie 1906, D-l Alexandrescu Ion I., actual șef de gară principală în administrațiunea

căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Octombrie st. n. 1906, fiind-că boala de care este atins îl face impropriu pentru serviciu.

— Prin decretul regal cu No. 3573 din 23 Octomvrie 1906, D-l inginer-ordinar clasa III Mateescu Alexandru, actualmente aflat în disponibilitate, este numit, pe ziua de 1 Noemvrie st. n. 1906, în postul de asistent la serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 3575 din 23 Octomvrie 1906, D-l Ciugolea Constantin, absolvent al universității din Gand, secția de arhitectură, este numit, pe ziua de 14 Octomvrie st. n. 1906, în postul de arhitect la serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate.

— Prin decretul regal cu No. 3576 din 23 Octomvrie 1906, D-nii Petrescu Alexandru și Ionescu Constantin N., actuali impiegați clasa IV în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, sunt înaintați pe ziua de 16/29 Octomvrie 1906, în posturile de impiegați clasa III în aceeași administrațiune.

Instrucțiuni relative la Uniformele personalului din Serviciul Maritim Român

(Sanctionate prin decretul regal No. 3.166 din 31 August 1906 și publicate în „Monitorul Oficial” No. 129 din 6 Septemvrie 1906).

CAPITOLUL I

Dispozițiuni generale.

Art. 1. Personalul vapoarelor și agențiilor S. M. R. îndatorat prin instrucțiunile de față a avea uniformă, trebuie să o poarte obligatoriu în timpul serviciului, adică personalul vapoarelor tot timpul cât se găsește la bord, iar personalul agențiilor tot timpul cât se găsește în exercițiul funcțiunei.

Art. 2. Sunt datori a avea și purta uniforma în timpul serviciului :

a) Comandanții, medicii, ofițerii și asimilații lor, echipagiul, personalul de mașini, afară de fochiști, și personalul de serviciu pentru călători, pe vapoarele de călători ;

b) Comandanții și ofițerii vapoarelor de mărfuri ;

c) Intreg personalul agențiilor.

Art. 3. Instrucțiunile de față stabilind modelul uniformelor ce se vor purta obligatoriu de personalul vapoarelor și agenților, este interzis a se purta alte uniforme sau semne distinctive.

CAPITOLUL II

Ținute.

Art. 4. Sunt 2 ținute pentru comandanți și ofițeri : Ținuta de serviciu și ținuta de ceremonie.

Personalul agenților, maștrii și echipagiul nu au de cât o singură ținută, și anume: ținuta de serviciu.

Art. 5. Ținuta de serviciu se poartă obligatoriu și în totdeauna în serviciu.

Ținuta de ceremonie se poartă la solemnități și când se dă ordin pentru aceasta.

Art. 6. În ținuta de ceremonie, portul decorațiilor este obligatoriu, în ținuta de serviciu facultativ.

Art. 7. Uniforma de ceremonie se confecționează din postav fin de culoare neagră.

Uniforma de serviciu de iarnă se confecționează din postav civil închis (bleu-marin).

Modelul de postav pentru staturi-majoare și echipagii se fixează de direcțiune.

Uniforma de vară se confecționează din pânză de dril, de modelul fixat de direcțiune.

Art. 8. Ofițerii de marină detașați afară din cadre în S. M. R. poartă ținutele corespunzătoare gradului ce au, atât în serviciu cât și la ceremonii.

CAPITOLUL III

Ținuta de ceremonie.

Art. 9. Ținuta de ceremonie constă din redingotă, jiletă, pantaloni, șapcă și cravată. Ea se poartă de comandanți și ofițeri.

Redingota e de aceeași croială ca și redingotele civile, cu gulerul întors și piepții îndoiți. Dimensiunile diferitelor părți ale redingotei se fixează după cum urmează:

Lățimea gulerului este de $53^m/m$, clapele piepților petrecându-se unul peste altul de $150^m/m$ și deschise atât cât să se vadă cravata și puțin pieptul cămășei.

Redingota se încheie în două rânduri de câte 4 nasturi de metal galben mat rotunzi de câte $20^m/m$ diametru, semi-bombați, având la mijloc în relief emblema serviciului.

Lungimea poalelor redingotelor este astfel că îndoiindu-le de la talie în sus, la spate să atingă marginea de jos a gulerului.

Pe marginile spinticăturii poalelor, la spate, se află câte un capac de buzunar, așezat vertical, având lungimea de $250^m/m$; sub aceste capace se află buzunarele.

La extremitățile capacelor se află câte un nasture și în total 4 nasturi.

Redingota e căptușită cu atlas negru, afară de părțile dinainte ale pieptilor, care sunt căptușite cu postav de același fel cu redingota.

Mâneca este de o lărgime convenabilă. La o distanță de $5^c/m$ de la marginea mânecii sunt așezate pe cusătura din afară, și la o depărtare de $4^c/m$ unul de altul, câte 2 nasturi ca cei descriși mai sus, însă de un diametru de $12^m/m$. La mânecile pe care sunt aplicate galoanele, ei sunt prinși de o parte și de alta a galoanelor.

Manșeta este de același postav ca redingota, cu excepțiunile următoare :

Pentru medici, de catifea neagră ;

„ mecanici, de catifea bordeaux ;

„ intendenți, de catifea violetă ;

„ telegrafiști, de catifea verde.

Lățimea manșetei este de $7^c/m$.

Galoanele sunt cusute împrejurul manșetei imediat deasupra ei.

Distanța între galoane va fi de $3^m/m$.

Galoanele sunt cusute drepte, fără ochiuri ; lățimea galonului este de $8^m/m$.

Art. 10. Jiletea, din același postav ca și redingota, are un singur rând de 6 nasturi de câte $12^m/m$ diametru, de aceeași formă ca ca și cei descriși mai sus, 2 buzunare în stânga, unul sus, altul jos și unul în dreapta.

Jiletea este croită ceva mai deschis de cât redingota.

Art. 11. Pantalonii, croiți drepti și de lărgime convenabilă, au două buzunare laterale.

Postavul, pentru pantaloni, de aceeași culoare și calitate, va putea fi ceva mai gros de cât cel pentru redingotă și jiletcă.

Art. 12. Mantaua, este croită cu pieptii îndoiți, petrecându-se pieptii unul peste altul de $200^m/m$.

Lungimea mantalei este astfel ca, de la călcâiul omului până la marginea poalelor, să fie de $400^m/m$.

Mantaua se încheie pe piept pe 2 rânduri de câte 6 nasturi de $25^m/m$ diametru, de forma celor descriși mai sus.

Gulerul este de catifea neagră pentru comandanți și medici, bordeaux pentru mecanici-șefi, violetă pentru intendenți, verde pentru telegrafiști și de postav pentru ceilalți ofițeri. Gulerul este cu colțurile rotunjite, are $150^m/m$ lățime la mijloc și se încheie cu o copcă neagră.

Spatele este croit dintr'o singură bucată și formează o singură încrețitură la mijloc.

Mânecele mantalei, de o lungime potrivită, sunt resfrânte la manșetă, iar sus se prind fără nici un fel de creț sau bufant.

Mantaua este căptușită cu atlas negru sau flanelă bleu-marin, sau îmblănită, afară de piepți care sunt căptușiți cu același postav ca și mantaua.

De ambele părți ale cusăturilor ce împreună spatele cu dinintele, din dreptul taliei în jos, sunt 2 capace de buzunare (false), lungi de 230 m/m și late de 40 m/m , cu colțurile rotunjite; la ambele capete sunt cusuți câte un nasture de dimensiunea și forma descrisă; în total 4 nasturi.

Din dreptul capetelor de sus ale capacelor sunt 2 benzi drepte de postav, care se împreună închinându-se cu ajutorul a doi nasturi și servă a strânge mantaua pe talie.

În ambele părți ale dinaintelor se află buzunarele acoperite cu capace lungi de 20 m/m și late de 180 m/m , cusute orizontal pe manta.

În mijlocul spatelui jos, la poale, se află o despicătură lungă de 200 m/m , care se încheie cu 4 nasturi mici; nasturii nu sunt aparenti.

Art. 13. Cravata, va fi o fundă de culoare neagră, de o lățime de 25 m/m , cu aripi drepte de câte 30 m/m .

Gulerul cămășei poate fi drept sau resfrânt.

CAPITOLUL IV

Ținuta de serviciu.

Art. 14. Ținuta de serviciu constă din veston, jiletă, pantaloni, manta sau pelerină, eventual manta de ploaie sau blană, șapcă, cravată. Ea se poartă de comandanți și de ofițeri.

Vestonul, are gulerul întors, piepții îndoiți, încheindu-se cu 2 rânduri de câte 4 nasturi, de forma și dimensiunile celor de la redingotă.

Lățimea gulerului este aceeași ca la redingotă și clapele piepților în raport cu lărgimea gulerului.

Vestonul este de o lungime astfel, ca să acopere turul pantalonilor și se poate purta închis până sus. Are două buzunare orizontale în lături la înălțimea șoldurilor și un buzunar sus, în partea stângă, fără capac.

Mânecele, de o lungime potrivită, au nasturi și galoane ca la redingotă.

Vestonul va fi căptușit cu atlas negru, flanelă bleu-marin, sau blană.

El poate fi și de piele neagră.

Acesta din urmă nu se poartă de cât pe timp ploios.

Art. 15. Mantaua de ploaie, de culoare neagră, este confecționată din piele sau materie cauciucată și are forma mantalelor de ploaie pentru ofițerii armatei.

Art. 16. Pelerina este de postav, întocmai ca pelerinele ofițerilor de marină.

Portul pelerinei este facultativ.

Art. 17. Ungătorii, piloții, șefi de echipagiu, maștrii și șefii timonieri au aceeași ținută de serviciu, însă cu nasturi de metal alb.

Aceștia nu au drept la ținută de ceremonie, însă trebuie să aibă două rânduri de ținute de serviciu, servindu-i cea curată drept ținută de ceremonie.

CAPITOLUL V

Ținuta timonierilor, mateloților, asistenților și candidaților.

Art. 18. Timonierii, mateloții, asistenții și candidații, au o singură ținută compusă din bluză de marină, guler, tricou, pantaloni, manta, eventual manta de ploaie, bonetă și cravată.

Bluza, de culoare civit închis, având croiala unei cămăși cu guler întors, lat de 18 $\frac{c}{m}$, și despicată dinainte cât se permite introducerea capului.

Pe despicătură, la mijloc, e cusut câte un capăt de șnur de lână neagră cu care se încheie bluza; mânecile se termină cu manșete lungi de 11 $\frac{c}{m}$ și despicate, încheindu-se cu câte 2 nasturi negri.

Gulerul este un guler fals, întors, de o lățime de 20 $\frac{c}{m}$, de culoare civit închis (bleu-marin) cu 3 șnururi albe și răsfrânt peste gulerul bluzei, astfel ca să-l acopere.

Tricoul, alb cu dungi civite orizontale, închis, e purtat pe piele.

Art. 19. Pantalonii, tăiați drepti și largi înainte, sunt înfundăți, cusăturile din afară întrerupte de la talie în jos pe o lungime de 18 $\frac{c}{m}$, precum și dealungul beteliei, astfel că toată partea dinainte se poate lăsa în jos. Betelia detașată, tot de postav, lat la mijloc de 10 $\frac{c}{m}$, iar la încheietură cu cusăturile exterioare de 12 $\frac{c}{m}$, se încheie la mijloc cu 2 nasturi negri și are 2 buzunare laterale. Partea dinainte a pantalonilor se fixează de betelie cu 4 nasturi negri.

Cravata, de lână neagră sau de lustrin, se poartă legată cu nod pe sub gulerul bluzei.

Art. 20. Mantaua, de aceeași croială ca și mantalele ofițerilor, este de postav cenușiu închis, cu căptușeală în partea superioară; poate fi blănită.

Nasturii sunt de alamă galbenă, semi-bombați, de aceeași mărime ca cei de la mantalele ofițerilor, însă netezi și numai cu inscripția S. M. R.

CAPITOLUL VI

Ținuta personalului de serviciu pentru călători.

Art. 21. Personalul de serviciu pentru călători, afară de independent, cameriste, bucătar și rândași, are ținuta de serviciu compusă din șmoching, jiletcă, pantaloni și cravată.

Șmochingul, este confecționat din stofă neagră, are 2 rânduri de câte 4 nasturi albi semi-bombați de $25^m/m$ diametru și purtând inscripția S. M. R. Pe partea stângă a gulerului chelnerii poartă pe o tăbliță albă rotundă, de $4^c/m$ diametru, numerele lor de ordine, imprimare în negru. Iar șefii chelneri poartă emblema serviciului, aurită pe fund, smălțuit albastru, de formă ovală, având $36^m/m$ înălțime.

Jiletca, e din aceeași stofă ca șmochingul, închisă până aproape de cravată, cu un singur rând de nasturi ca cei de mai sus, însă de $12^m/m$ diametru.

Pantalonii, sunt de aceeași stofă.

Cravata, este o fundă de culoare albă.

Personalul de serviciu sus menționat poartă ținuta de serviciu în tot timpul cât servesc pe călători, cu excepțiune de orele de curățenie, când înlocuiesc șmochingul și jiletca cu nasturi printr'o singură jiletcă cu mâneci, având dungi roșii și albe, iar pe deasupra lor un șorț alb.

Art. 22. Cameristele vor purta rochie neagră simplă, un șorț alb cu pieptar strâns pe talie și un bonet.

Art. 23. Bucătarii poartă o singură ținută, care constă dintr'un șorț alb cu pieptar și bonetă de pânză albă. Șorțul se poartă peste îmbrăcăminte.

Rândașii au aceeași ținută cu bucătarii, afară de bonetă, iar șorțul e de pânză de culoare cenușie.

CAPITOLUL VII

Șepci, bonete și căciuli.

Art. 24. Șapca, este de postav negru, formată dintr'un fund rotund cusut de pereții rotunjiți, având $31^c/m$ înălțime deasupra bandei. Banda este partea care împreună pereții și face jurul capului. Lățimea ei este de 30 – 40 $^m/m$ și e înconjurată de o panglică de mătase cu dungi în zigzaguri; viziera este de piele de lac negru, căptușită cu meșină verde închis. Viziera este cusută pe partea dinainte a bandei, având extremitățile în dreptul tâmplorilor. Forma vizierei e puțin eliptică, iar pozițiunea sa în raport cu fundul șepcei înclinată de 20 grade.

În mijlocul și în fața șepcei pe bandă și peste panglică este

fixată emblema serviciului maritim român în metal galben, având înălțimea bandei.

Deasupra emblemei și pe pereții șepcei este brodată coroana regală de 25 ^m/_m înălțime în galben.

Au dreptul a purta șapcă cu panglică și cu emblemă comandanților și ofițerii.

Maestrii și chelnerii poartă șapcă fără panglică și fără emblemă, banda fiind de același postav ca al șepcei, însă au coroana regală brodată în alb.

Art. 25. Pe timpul verei, șapca de postav poate fi înlocuită printr'o șapcă acoperită de pânză albă.

Șapca pentru personalul agențiilor este aceeași ca și pentru ofițeri, cu deosebire că, în loc de bandă de mătase, poartă trese.

Șapca pentru hamalii agențiilor S. M. R. este de postav civit cu pereții drepți, purtând pe bandă inițialele S. M. R., fără emblemă, și în față numărul hamalului.

Șepcile servitorilor agențiilor sunt ca ale hamalilor, purtând în față inscripția S. M. R.

Art. 26. Boneta, este purtată de timonieri, mateloți, candidați și asistenți. Boneta e de postav civit și de dimensiunile următoare:

Diametrul fundului 240 ^m/_m și împrejurul benzei este legată o panglică de 30 ^m/_m lățime cu capetele libere de 170 ^m/_m, de culoare neagră, purtând în față inscripția „Serviciul Maritim Român“.

Boneta are o sub-bârbie de șiret alb, care se poartă pe deasupra fundului bonetei.

Art. 27. Căciula, se va purta iarna la bord de personalul vapoarelor.

Forma căciulei este ogivală, având înălțimea de 27 ^c/_m. Căciula este de culoare neagră și poartă emblema S. M. R. în față, de metal galben pentru comandanți și ofițeri și de metal alb pentru maestri și echipagiu. Înălțimea emblemei ca la șapcă.

Căciula va fi de astrahan pentru comandanți și ofițeri, iar pentru ceilalți de lână de oaie.

CAPITOLUL VIII

Ținuta de vară.

Art. 28. Ținuta de vară pentru comandanți și ofițeri, este șapcă albă, veston, pantaloni albi, jiletcă albă, cravată neagră, toate de forma și dimensiunile stabilite prin articolele precedente.

Art. 29. Ținuta de vară a echipajelor, este bluză albă, pantaloni albi, făcute din pânză de flanc, și legătură de lustrin.

Boneta mateloților are vara coafă și împrejur panglică cu inscripția serviciului.

CAPITOLUL IX

Semne distinctive și de onoare.

Art. 30. Semnele distinctive constau :

Pentru comandanți și ofițeri, din galoane așezate pe mânicele redingotei, vestonului de postav și a vestonului de vară.

Pentru maștri, emblema serviciului în metal alb prinsă pe mânecă.

Pentru personalul de serviciu pentru călători, cele arătate la capitolele respective.

Tabloul următor arată semnele distinctive pentru personalul vapoarelor S. M. R. și agenții.

Denumirea gradelor	Galoane la redingote sau vestoane	Manșeta redingotei și vestonului	Emblema la șapcă
Personalul vapoarelor.			
Căpitan principal 4	de aur, de 8 m/m lățime, fără ochiuri	De postav	Emblema S. M. R. de metal galben
Căpitan 3		De catifea neagră	
Medic 2		De postav	
Ofițeri primi 3		De catifea " bordeaux	
Ofițeri 1		"	
Mecanici principali 3		"	
Mecanici 2	2 trese de aur ondulate	De catifea violetă	Emblema S. M. R. de metal alb
Sub-mecanici 1		De catifea verde	
Intendent 1	1 tresă " " ondulată	Nu au galoane	Emblema S. M. R. de metal alb
Telegrafist 1			
Ungători 1			
Piloți 1			
Șef de echipagiu 1			
Maștri 1			
Agent principal 1	Haine civile	La șapcă un galon lat de aur cu frunze de stejar.	La șapcă emblema S. M. R. de metal galben
Agent 1		4 trese de aur.	
Sub-agent 1		3 idem.	
Cassier 1		2 idem.	Idem de metal alb
Magaziner 1		La șapcă 2 trese de argint.	
Supraveghetor 1		1 idem.	

Art. 31. Medaliile și decorațiunile se poartă de cei în drept, la redingotă sau veston, pe partea stângă a pieptului în linie orizontală, în dreptul întâiului nasture de sus.

Ministrul lucrărilor publice

Ion C. Grădișteanu.



INFORMAȚIUNI FINANCIARE, STATISTICE ȘI ALTELE PORTURI

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagi pe luna Septemvrie 1906.

Produsul taxelor de jumătate la sută și de cheiagi încasate în luna Septemvrie 1906, în acele 26 porturi unde aceste taxe se percep actualmente, reprezintă suma totală de lei 486.317,95.

În această sumă de lei 486.317,95, taxele de o jumătate la sută. figurează pentru lei 432.247,15 și acele de cheiagi pentru lei 54.070,80.

Din suma de lei 432.247,15 produsă de taxa de o jumătate la sută, lei 49.905,25, au fost produși la importăriune și lei 382.341,90 la exportăriune, adică cu o diferență în plus în favorul exportului de lei 332.436,65.

Iar venitul total de lei 486.317,95, se repartizează între cele 26 porturi după cum urmează:

1) Brăila lei 137.055,25. 2) Galați lei 74.080,30. 3) Constanța lei 56.801,75. 4) Corabia lei 33.635,20. 5) Turnu-Măgurele lei 27.046,40. 6) Giurgiu lei 25.053,75. 7) Calafat lei 20.798,25. 8) Călărași lei 20.279,60. 9) Cetatea lei 14.997,40. 10) Turnu-Severin lei 11.979,20. 11) Bechet lei 9.983,15. 12) Gura-Ialomiței lei 9.843,70. 13) Tulcea lei 8.751,10. 14) Gruia lei 8.167,05. 15) Zimnicea lei 7.816,60. 16) Oltenița lei 5.965,40. 17) Hârșova lei 5.679,90. 18) Cernavoda lei 2.940,40. 19) Măcin lei 2.595,—. 20) Vârciorova lei 1.201,45. 21) Mangalia lei 955,25. 22) Sulina lei 352,60. 23) Silistra-Nouă lei 271,50. 24) Bistreț lei 66. 25) Chilia-Veche lei 1,75. 26) Isaccea —.—.

Față cu venitul din luna precedentă August 1906, care a fost de lei 424.373,55 avea un *plus* de lei 61.944,40. Iar în comparațiune cu luna Septemvrie din anul trecut 1905, când totalul încasărilor a fost de lei 485.256,45, produsul lunii Septembrie 1906, prezintă o diferență în *plus* de lei 1.061,50.

Acest plus la venit s'a produs în 13 porturi, în 12 porturi a rezultat un minus și numai în un port, din cele mai importante, nu s'a făcut nici o operațiune.

În plus: 1) Brăila lei 32.245,80. 2) Tulcea lei 4.333,85. 3) Hârșova lei 3.772,55. 4) Turnu-Severin lei 3.754,25. 5) Gruia lei 3.122,—. 6) Gura-Ialomiței lei 1.448,—. 7) Măcin lei 1.324,20. 8) Giurgiu lei 1.318,15. 9) Cernavoda lei 1.169,—. 10) Bechet lei 534,30. 11) Mangalia lei 374,25. 12) Vârciorova lei 115,90. 13) Sulina lei 8,80.

În minus: 1) Corabia lei 9.070,40. 2) Călărași lei 8.932,05. 3) Zimnicea lei 7.102,35. 4) Cetatea lei 6.005,70. 5) Constanța lei 5.964,60. 6) Turnu-Măgurele lei 5.526,50. 7) Galați lei 4.847,50. 8) Calafat lei 1.641,15. 9) Silistra-Nouă lei 1.440,60. 10) Oltenița lei 1.160,45. 11) Bistreț lei 731,40. 12) Chilia-Veche lei 36,85. 13) Isaccea lei —.—.

ROMANIA, STATISTICE SI A
ECONOMIEI
1920 si de consiliu pe langa S
ministrului de Economie si
Finanțe, pe care l-a
numit director al
Bibliotecii





